

**Referat af DMU formandsmøde
den 31. oktober 2009
Odense Lufthavn**

Deltagere:

DMU's bestyrelse:

Knud Nielsen
John Madsen
Kim Jensen
Hjalmar Nielsen
Knud Pinholt
Jens Kongsbak
Louis Røvs Hansen

Flyveklubber:

Bornholm
DMU Ringsted
Fyns
Haderslev
Herning
Horsens
Lolland-Falster
Nordals
Nordvestsjælland
Politiets
Randers
Roskilde
Sindal
Sæby
Viborg

Samt Henrik Michelsen fra SLV, Frank Søgaard og Niels Jensen fra Flysyn.DK og DMU Sport, samt Merete Strandberg, DMU Unionssekretær. 15 klubber var repræsenteret ud af 35 mulige. I alt 37 deltagere.

1. Velkomst v/formand Knud Nielsen

Knud Nielsen, DMU bød velkommen til alle, en særlig velkomst til Henrik Michelsen, SLV samt Frank Søgaard og Niels Jensen, Flysyn.DK.
Pkt. 10 rykkes frem som pkt. 2.5.

2. Orientering om DMU's aktiviteter

Knud Nielsen, DMU: Der har været megen aktivitet i DMU. for nogle år siden udtalte jeg at enten skulle DMU være en hyggeklub eller en stærk organisation. Der var enighed om at vi skulle være en stærk organisation og der blev ansat lønnet arbejdskraft. Den øgede aktivitet er også blevet bemærket af forskellige myndigheder. Medlemstilgangen kan DMU ikke klare alene, det er også en opgave for klubberne.

Helikoptergruppen blev etableret under DMU i efteråret 2008, men der er fortsat mange af helikopterpiloterne, som ikke er medlem af DMU.

Unionskontoret er fuldt udnyttet med arbejdsopgaver - stærk øget aktivitet betyder også øget rejseomkostninger og det kan resultere i, at der skal justeret lidt på kontingentet i 2011.

Knud Nielsen gennemgik en præsentation af DMU. Præsentationen vedlægges som bilag.

DMU hjemmeside www.flyvdmu.dk er kommet godt i luften og er pænt besøgt.

Vagn Jensen, DMU Sport: KDA har købt CAMO delen og det burde man have koordineret bedre. Knud Nielsen, DMU: Det har DMU også været bevidst om, men Melwin er meget forsinket.

Kim Jensen, DMU: Man har købt et administrationssystem hvor der er mulighed for at etablere en CAMO hvor flyene skal lægges ind. DMU har overvejet at etablere egen CAMO, men ansættelse af en person til at varetage CAMO er alt for omkostningstungt og risikofyldt for DMU.

Leif Pedersen, DMU Ringsted: Benzinkort, hvor langt er man nået, hvordan vil man arrangere det og hvad koster det? Knud Nielsen, DMU: Vi har en ide om hvordan det kan køre - man tilmelder sig systemet og bliver oprettet på de forskellige tankanlæg. En fælles administration vil muligvis blive for tungt og kostbart. Der ses også på muligheden for rabat ved fælles indkøb af brændstof. Ronnie Hofs, Sæby Flyveklub: Arbejder DMU med en koordinering af de krav der måtte komme fra SLV og de der ligger i reglerne for det nye tankreglement? Nordals Flyveklub: Kommer ordningen til at omfatte egne tankanlæg eller udelukkende selskabernes anlæg? Det blev besluttet at den nedsatte benzingrouppe arbejder videre med sagen, frem for at der sags behandles på mødet.

Jens Villebro, Herning Motorflyveklub: Det er en stor sejr at vi kan varetage sprogassessor opgaven. Er det tanken at sprogassessorerne skal aflønnes? Henning Romme, DMU: Der afregnes kun kørselspenge. Jens Villebro, Herning Motorflyveklub: Jeg støtter op om de målsætninger, som blev vist i præsentationen, men savner deadlines for de forskellige projekter. Henning Romme, DMU: Det er vanskeligt at sætte en deadline på, da vi ikke selv kender deadlines i forhold til SLV. Knud Nielsen, DMU: DMU arbejder hen mod at opnå lignende forhold som der er i Dansk Svæveflyver Union (DsvU). Forskellen er, at der er en organisationsprocent på 100 % i DsvU.

Rex Andersen, Roskilde Flyveklub: var det en ide at lave fælles indkøb på aviation olie? Det kan ikke længere købes i Roskilde Lufthavn. Jens Villebro, Herning Motorflyveklub: God ide med fælles indkøb af aviation olie - vi har haft succes med at lave fælles køb og har opnået en rigtig god pris.

Pkt. 2.5

Orientering om DMUtur 2010

DMUtur 2010 går til Koblenz-Weningen den 13/5 - 16/5 (Kristi Himmelfartsferien).

Annegrethe Zobbe gav en fin præsentation af turen. Flyvetid ca. 2:50 med opsamling i Padborg - ca. 350 NM. Der er ikke begrænsning på deltagerantallet i år. Når der åbnes for tilmelding, er der åbent for alle. Annegrethes præsentation af DMUtur2010 og invitationen ligger på www.flyvdmu.dk

3. Indlæg af Henrik Michelsen, Statens Luftfartsvæsen

Henrik Michelsen er ansat som inspektør i SLV med fokus på privatflyvningen og sidder udelukkende med operative sager samt opgaver relateret til unionerne.

Henrik Michelsen fortalte om sine daglige arbejdsområder i SLV, bl.a. om BL 8-10 rapportering. Han præsenterede en oversigt over runway incursions, som desværre igen er under stigning.

Henrik Michelsen understregede også, at når vi taler flyvesikkerhed er det vigtigt at SLV betragtes som medspiller. Ved at lytte til optagelserne på rapporteringer, kan vi se at fraciologi "kør til venteposition" ofte bliver misforstået og piloten i stedet køre ud på banen. Uautoriseret indtrængen har en nedadgående tendens. I løbet af 2009 har der pr. 16.10.2009 været 52 indtrængninger. Det er høvedsagligt i Roskilde og Københavns TMA at der sker indtrængninger.

BL 8-10 har til formål at sætte mere fokus på flyvesikkerhed, Henrik Michelsen opfordrede til at piloterne indsender en BL 8-10 rapport. Når SLV modtager en rapport fra flyveledelsen, afventer SLV rapporten fra luftfartøjschefen, da SLV meget gerne vil have sagen belyst fra begge sider.

Der blev udtrykt ønske om, at SLV sender en kvittering for modtagelse, når man har indsendt en rapport i henhold til BL 8-10 og også gerne en feed back når sagen er færdig behandlet. Det blev også foreslået Henrik Michelsen, at det vil være god service at informere flyets ejer om, at en flyveleder har indsendt en rapport. Der kan være tilfælde hvor f.eks. en elev kører ude over stoplinien eller lander på forkert bane uden at blive oplyst om, at flyveledelsen har indsendt en rapport til SLV. Henrik Michelsen understregede, at SLV ikke har ressourcer til at kontakte alle piloter som flyveledelsen har rapporteret.

Henrik Michelsen oplyste, at tendensen i år har været at der flyves for lavt. Det er primært henvendelser fra privatpersoner, som føler sig generet af lavt-flyvende fly. SLV indhenter i sådanne tilfælde radaroplysninger og kontakter piloten for at få en snak.

Henrik Michelsen lagde op til et tættere samarbejde med DMU om flyvesikkerhed, hvilket DMU er meget imødekommende overfor. SLV arbejder på at lave indlæg til FLYV vedr. flyvesikkerhed, nu hvor OY-SIK er nedlagt. SLV laver også nyhedsbreve, som findes på www.slv.dk.

SLV arbejder på, at man kan tilmelde sig det elektroniske nyhedsbrev på www.slv.dk. Henrik Michelsen pointerede at alle er velkomne til at komme med stof til SLV's nyhedsbrev, f.eks. en spændende flyveoplevelse. Torben, Politiets Flyveklub foreslog, at SLV sender mail ud til alle certifikatindehavere og orienterer om nyhedsbrevene.

Der blev talt om muligheden for at SLV kontakter DMU når der ses nogle kedelige flyvesikkerhedsmæssige tendenser, så DMU har mulighed for at tage problemstillingen op med klubberne.

Præsentationen vedlægges som bilag.

GAP 2010

SLV har lavet aftale med Søren Agner, som holder foredrag om MYB – Menneskelige ydeevne og begrænsninger. Henning Romme, DMU: Søren Agner har holdt foredrag om MYB i Lolland-Falster Motorflyverklub, det var en stor succes og gav stof til eftertanke. Jeg kan på det varmeste anbefale foredraget.

Se mere om GAP arrangementet på www.slv.dk eller www.flyvdmu.dk

Der planlægges et Fly in i 2010 med mulighed for at ændre dagen, hvis der ikke er flyvevej.

Der blev spurgt til om der findes noget lignende BL 8-10, hvis man får brug for at lave en flight safety report i udlandet. Det er et EU direktiv, så der findes et lignende system i de øvrige lande. Hvis man laver noget der berettiger en rapport i udlandet, er det også ok at sende rapporten til SLV.

4. Orientering om de nye EASA regler for fly vedligehold

DMU har lavet en aftale med Flysyn.dk som i første omgang giver 5% rabat på den prisliste som ligger på www.flysyn.dk. DMU har valgt Flysyn.dk, da det er den CAMO, som har flest flytyper. Frank Søgaard og Niels Jensen var mødt op for at orientere om de nye regler.

CAMO'en er et selvstændigt organ som udelukkende styrer vedligeholdelsesprogrammet, CAMO'en udsteder en workorder. Flyets ejer kan henvende sig til et hvilket som helst værksted (Part-145 godkendt) og få vedligeholdelsesarbejdet udført i henhold til work ordren. Det administrative arbejde er taget fra mekanikerne og lagt over i CAMO'en.

At få oprettet en typisk Cessna i CAMO systemet koster 7.-8000 kr. Det inkluderer en fuld gennemgang af flyets papirer. Mange tænker, at flyet jo allerede er gennemgået, det har SLV skrevet for gennem årene. Flysyn.dk har set eksempler på at service bulletiner m.m. ikke er udført på flyet og det har kostet flyejere mange penge at få flyet op til status for at få det luftdygtigt. SLV argumenterer med at det kun er stikprøver der er foretaget gennem årene.

Anneks II fly er ikke omfattet af CAMO, det er suverænt SLV der står herfor. Iflg. Frank Søgaard hersker der ingen tvivl om at det bliver vanskeligt at sælge et fly, der ikke er i et kontrolleret miljø (CAMO).

Hvis flyet kommer fra en anden CAMO til en ny CAMO skal der laves et full review. De papirer der er oprettet i CAMO'en følger flyets ejer.

5. KZ & Veteranflyveklubbens optagelse i KDA

Knud Nielsen, DMU orienterede om sagen. For ca. halvanden år siden kom det DMU for øre at KDA havde indgået forhandlinger med KZ & Veteranflyklubben om direkte optagelse i KDA. DMU har reageret herpå, idet DMU's bestyrelse mener at den rigtige indgang i KDA er en optagelse via DMU, som en union under KDA. Problemstillingen er bl.a. at man kan melde sig ind i KZ & Veteranflyklubben og via dem blive medlem af KDA til trods for at man flyver et fly, som har et naturligt tilhørsforhold til DMU.

DMU har de seneste 2 år gentagne gange forsøgt at indgå en dialog med KZ & Veteranflyklubben. Der formodentlig ca. 200 medlemmer i KZ & Veteranflyklubben, som allerede er medlem af DMU.

Sagens seneste udvikling er, at det er besluttet at der holdes et møde med KDA, KZ & Veteranflyklubben og DMU i forsøg på at få enderne til at nå sammen og få en fornuftig løsning. I henhold til KDA's referater er der ikke tidligere truffet en endelig beslutning i KDA's bestyrelse om en direkte optagelse af KZ & Veteranflyklubben.

Lars, Fyns Flyveklub: Det har krævet 3 generalforsamlinger i KZ & Veteranflyklubben for overhovedet at komme til den konklusion, at vi skal være medlem af KDA. Medlemmernes ønske var at komme i en paraply organisation for at deltage i det samarbejde som unionerne har under KDA. Jeg tror der er kommet nye vinde i KZ & Veteranflyklubben og tiden er moden til at arbejde med en optagelse via DMU.

Gert, Nordals Flyveklub - havde det været DMU som havde deltaget i KZ & Veteranflyklubbens generalforsamlinger frem for KDA og DMU havde informeret om sine aktiviteter m.m. som I har gjort i dag, havde der ikke været tvivl om, at der var blevet stemt for en optagelse via DMU.

Rex Andersen, Roskilde Flyveklub: Vi skal fra DMU's side gøre alt muligt for at det ikke løber af sporet og at vi får KZ & Veteranflyklubben med ind i fællesskabet. Jeg opfordrer til at sagen bliver støttet i alle ender og kanter.

Ronnie Hofs, Sæby Flyveklub: Det er vigtigt at vi har et så stærkt som muligt apparat overfor myndighederne – altså at KZ & Veteranflyklubben kommer med under DMU. Det er vigtigt at DMU argumenterer for hvorfor de hører til i DMU, ved bl.a. at synliggøre hvad DMU kan gøre for KZ & Veteranflyklubbens medlemmer.

Henning Romme, DMU: Det er yderst vigtigt at vi alle er samlet et sted. KZ & Veteranflyklubben har nøjagtig de samme personcertifikater som vi andre. Det er uhyre vigtigt at vi forbliver talsmand for PPL piloterne for ellers får vi ikke en skygge af de opgaver, som der er åbnet op for fra SLV's side. DMU kan bibringe med en masse af de ting vi har gang i til KZ & Veteranflyklubben og ser også mulighed for at KZ & Veteranflyklubben bl.a. kan bibringe med deres store erfaring indenfor vedligeholdelse. Generelt er der mange muligheder for at hjælpe og støtte hinanden.

Carl Holmbjerg, Horsens Flyveklub: Jeg er dybt skuffet over at DMU har stillet sig så stejlt, at det nær var endt med en ekstraordinær generalforsamling. DMU får ingen medlemmer på den konto. På UL området har vi kæmpet for at komme med i KDA og jeg vil på det kraftigste råde til, at man ikke hæver revolveren på den måde som DMU har gjort - altså true med, at DMU vil melde sig ud af KDA hvis KZ & Veteranflyklubben optages direkte.

John B. Madsen, DMU: du bør rette din henvendelse til KDA, da jeg synes KDA er omdrejningspunktet i denne sag. Lars, Fyns Flyveklub: Sagen er meget mere simpel, det er blot et spørgsmål for KZ & Veteranflyklubben at komme ind i fællesskabet og få indflydelse. Det har mere eller mindre været et tilfælde at KZ & Veteranflyklubben i sin tid har indgået dialogen med KDA. Det er KDA, der fra start har gjort en fejl ved ikke at drage DMU ind i optagelsesprocessen. Det er KDA der på 3 generalforsamlinger har argumenteret for at indmeldelsen skulle ske direkte i KDA. Vi lægger for meget i, hvem der er kommet til hvem. Det har været en lang og sej proces at få KZ & Veteranflyklubben så langt som at være med i KDA. Jeg vil blive meget skuffet hvis DMU skyder det i sæk.

Knud Nielsen, DMU: DMU har flere gange forsøgt at komme i dialog med KZ & Veteranflyklubben og jeg har mødt op på generalforsamlingen for at fortælle om DMU's arbejde, men der er hver gang høfligt blevet takket nej fra KZ & Veteranflyklubbens side. DMU ønsker ikke på nogen måde at blokere for at KZ & Veteranflyklubben kommer med i fællesskabet under KDA, men det skal ske på en måde som styrker både KZ & Veteranflyklubben og DMU.

Peder Ottesen, Nordvestsjælland Flyveklub: kan man ikke tilbyde KZ & Veteranflyklubben at eksistere i DMU/KDA under et miljø hvor de kan få rum til de særlige aktiviteter og behov som de har.

Rex Andersen, Roskilde Flyveklub: KZ & Veteranflyklubben har en effektiv fungerende organisation.

Henning Romme, DMU: Jeg har oplevet at DMU har meget at tilbyde, da DMU har deltaget meget aktivt i EASA samarbejdet og sprogassessor opgaven alene er DMU's fortjeneste. Min personlige opfattelse er, at DMU var kørt ud på et sidespor, men er kommet stærkt tilbage. Hvis vi sidder opdelt i to organisationer, er vi igen kørt ud på et sidespor mht. at få noget igennem hos SLV og de øvrige myndigheder. DMU står i dag et sted, hvor vi har nærmet os muligheden for at overtage nogle opgaver fra SLV, bl.a. har vi nu fået sprogassessor opgaven.

Lars, Fyns Flyveklub: DMU skal overveje hvordan man vil håndtere udenlandske medlemmer, som udgør en væsentlig gruppe i KZ & Veteranflyklubben.

John B. Madsen, DMU: Jeg er ked af at nogle har den opfattelse, at DMU har sat sig op på en pedestal. Der er ikke noget DMU heller vil end at samarbejde med KZ & Veteranflyklubben. DMU's skyts har været rettet mod den måde KDA har håndteret sagen på. DMU vil møde med helt åbent sind på det kommende møde med KZ & Veteranflyklubben og KDA.

6. Direkte medlemmer i DMU

Knud Nielsen, DMU: Vores vedtægter åbner mulighed for at optage direkte medlemmer. Vi har pt. 17-18 direkte medlemmer. Vi ser en stigende interesse i medlemskab af DMU. Når kommende medlemmer henvender sig henviser DMU altid til en nærmeste flyveklub. DMU's bestyrelse vil gerne høre om formændenes holdning til direkte medlemskab af DMU.

Kim Jensen, DMU: Vi oplever at klubber nedlægges og hvis man er på en flyveplads, hvor der ikke er en klub og hvis man gerne vil være medlem af DMU, skal man så tvinges ind i den nærmeste flyveklub. Lars, Fyns Flyveklub: Kunne man ikke bruge modellen som DsvU har, hvor de har en klub for de "utilpassede", som ikke har en klub i nærheden. Palle Stig Bertelsen, Horsens Flyveklub: Vi må gøre alt for at få medlemmer ind via en Flyveklub ellers skærer vi den gren over, som vi selv sidder på.

Ronnie Hofs, Sæby Flyveklub: Man skal ikke organiserer sig ud af sine problemstillinger. Det kan ikke passe at man skal tvinge folk ind i en organisation, vi skal løse den problemstilling der er, ved at organisere os rigtigt. Palle Stig Bertelsen, Horsens Flyveklub: Så skal man sige at det er DMU's opgave at markedsføre sig overfor piloterne så vel som det er flyveklubbernes i dag. Hvis DMU gerne vil have alle PPL certifikat indehavere er det et stort krav at stille, at man skal være medlem via en klub. Hvis DMU skal have flere rettigheder mht. certifikater, så skal det være lige til for alle at blive meldt ind i DMU.

Knud Pinholt, DMU: Helt enig i at folk skal være medlem via en klub og ikke en klub for "utilpassede". Vi undergraver vores klubber ved direkte medlemskab. Det kan godt tænkes vi ikke får fat i alle, dem der er direkte medlemmer nu er hovedsageligt dem der vil nyde godt af vores forsikring. Gert, Nordals Flyveklub: Det er kedeligt at man kan melde sig direkte ind når vores lille klub kæmper for at få flere medlemmer.

Kim Jensen, DMU: Nogle melder sig direkte ind i DMU fordi de gerne vil have nogle af de varer som DMU har på hylden, men trods alt får vi flere medlemmer som styrker vores organisation. Et eller andet steder bliver vi nødt til at nuancere det, så vi ikke tvinger medlemmer ind i en flyveklub til trods for at de ikke har et geografisk tilhørsforhold til klubben. Der er flere steder i landet hvor der er langt til en flyveklub.

Peder Ottesen, Nordvestsjælland Flyveklub: Jeg mener det er så lille et antal vi taler om. Jeg foreslår at vi følger tendensen og tager det op hvis det accelerer. Leif Pedersen, DMU Ringsted: Det giver også et problem når vi er flere klubber på samme plads. Knud Nielsen, DMU: Jeg takker for synspunkterne og bestyrelsen vil arbejde videre ud fra dette.

7. Flere flyveklubber på samme plads

Knud Nielsen, DMU: Vi har haft et tiltag til det i Randers, men det er ikke blevet til noget. Pt. har vi en sag i Roskilde Lufthavn. DMU har taget det med på mødet for at høre formændenes holdning. Kim Jensen, DMU: Situationen i Roskilde er, at der er en klub som gerne vil optages i DMU. DMU's bestyrelse ser ingen problemer med at der eksisterer flere klubber på samme plads. Der var ikke nogen klar holdning fra formændene herom.

8. Fremlæggelse af budget 2010

John B. Madsen gennemgik budgettet for 2010. Budgettet for næste år er lavet ud fra de faktuelle forhold for i år. Jeg har tidligere prøvet at lege med antallet af medlemmer, det er jeg gået fra da gennemsnittet i 2009 er 1005, har jeg kalkuleret med en meget beskedent medlemstilgang i 2010.

Der er bevidst budgetteret med et underskud på lidt under 23.000 kr., da man gerne vil øge posten for drift af unionskontoret og møder med SLV er stigende. Da det er så sent på året kan vi ikke hæve kontingentet for 2010 og vil foreslå at vi dækker det budgetterede underskud med DMU's kapital. I 2011 vil der lægges op til en kontingentstigning på 30 kr.

Ronnie Hofs, Sæby Flyveklub: Er det ikke meningen at samtlige PPL indehavere skal ind i folden – er det ikke inden for 2013 der er de ambitioner? Hvis man har en ambition om at få flere ind, er det med at få det budgetteret og få sat de handlinger i gang som skal til. John B. Madsen, DMU: Jeg har nedjusteret forventningerne til medlemstilgangen, da den ikke har været som vi forventede. Du har ret i, at budgettet ikke afspejler ambitionerne, men det vil virke lidt luftigt at sætte en så høj ambition til medlemstilgangen.

Haderslev Flyveklub: Kan man lave en aftale med SLV om, at hvis vi får alle PPL indehavere under DMU, så kan vi få lov til at håndtere nogle af de gebyrtunge arbejdsopgaver, som ligger hos SLV. Henning Romme, DMU: SLV giver absolut ikke noget fra sig hvis det betyder færre indtægter, 80 % af SLV's indtægter kommer fra brugerne.

Knud Pinholt, DMU: Jeg tror ikke vi kan lave en forhandling med myndighederne. DMU skal først bevise at vi er klar til at overtage opgaven. Derefter kommer medlemstilgangen.

Det blev snakket om, hvordan man kan skabe en større medlemstilgang. Bl.a. ved at få kontakt til de nyudklækkede PPL'ere.

DMU's bestyrelse vil overveje at nedsætte et arbejdsudvalg vedr. medlemstilgang på repræsentantskabsmødet

Óli Örn Andreassen, Bornholms Flyveklub: Jeg foreslår, at man ligger nogle af udvalgene på budgettet sammen. Pr-udvalget står til at blive forhøjet over de næste 3 år, hvad bruges de penge til? Knud Nielsen, DMU: De bruges bl.a. til DMU Miniguide, Stand på Roskilde Air Show og DMU folder.

Det blev godkendt, at der budgetteres med et driftsunderskud i år og at der lægges op til en kontingentstigning i 2011.

9. Eventuelle indkomne emner fra flyveklubberne

Der var ingen emner fra flyveklubberne.

Sprogtest

Henning Romme, DMU: For 3 år siden skulle BL 6-08 ændres. Inden BL'en kom i høring var DMU inviteret af SLV til at give sit udsagn til det foreløbige udkast. DMU holdt fast i nogle ændringer og det lykkedes at få ændret i udkastet, så det blev muligt for DMU at virke som sprogassessor virksomhed, hvilket ikke var muligt under det oprindelige udkast. Sprogtest er en ny vare på DMU's hylde. KDA har fået den første og indtil nu eneste godkendelse som sprogassessor virksomhed. Der er oprettet et sprogassessor korps på 22 personer på tværs af unionerne. De første 3 har været på kursus hos SLV og har fået tildelt sprogassessor tilladelsen. DMU regner med at kunne tilbyde sprogtest fra februar 2010. Tilbudet er kun gældende for DMU medlemmer. Øvrige må henvende sig til flyveskolerne. Den 28. november samles alle 22 sprogassessorer til et møde. Der lægges op til, at DMU og KDA giver rammerne og vi forestiller os at klubben holder sprogassessor kurset i forbindelse med klubaftener. De 22 sprogassessor skal igennem ca. 2700 certifikater de næste 2½-3 år.

Da vi har været hurtigt ude, har SLV indtil videre stillet deres uddannelse gratis til rådighed. DMU tilbyder sine medlemmer sprogtesten gratis, dog forventer vi at sprogassessoren får dækket sine kørselsudgifter af deltagerne – vi forventer at der samles 6-8 deltagere pr. gang.

Knud Nielsen takkede for tilslutningen og et godt møde - samt ønskede alle en god hjemtur.

Bilag

DMU Præsentation
SLV Præsentation