

**260      Protokol fra Seneste repræsentantskabsmøde****Protokol over DMU's 27. Repræsentantskabsmøde  
Lørdag den 24. april 2010  
Odense Lufthavn****Dagsorden**

1. Registrering af de stemmeberettigede
2. Valg af dirigent
3. Årsberetning 2009
4. Oplæg v/Lennart Wahl
5. DMU forsikring
6. Regnskab 2009
7. Forslag fra bestyrelsen
8. Forslag fra klubberne
9. Budget, herunder kontingent
10. Valg af
  - 3 bestyrelsesmedlemmer (2 år)  
På valg er:  
John Madsen (genopstiller)  
Knud Pinholt (genopstiller)  
Jens Kongsbak (genopstiller ikke)
  - 2 suppleanter (1år)
  - 2 revisorer
11. Orientering om seneste nyhed i DMU – en stor fordel for DMU medlemmer og medlemsklubber.
12. Fastsættelse af sted for næste års repræsentantskabsmøde
13. Eventuelt

**1. Registrering af stemmeberettigede:**

	Stemmer
Alssund Flyveklub	1
Billund Motorflyveklub	2
Bornholm Flyveklub	1
DMU Ringsted	3
Herning Motorflyverklub	3
Horsens Flyveklub	2
Haderslev Flyveklub	1
Lolland-Falster Motorflyveklub	2
Nordvestsjælland Flyveklub	1
Randers Flyveklub	5
Roskilde Flyveklub	5
Sindal Flyveklub	1
Skive Motorflyveklub	1
Sæby Flyveklub	2
Vamdrup Flyveklub	1
Viborg Flyveklub	2
I alt stemmer	33 repræsenterende 16 klubber af 35 mulige
Det maksimale antal stemmer:	57 mulige

Formanden, Knud Nielsen bød velkommen til de fremmødte klubber og en særlig velkomst til Lennart Wahl, Bellancaklubben, Torben Lund Simonsen, Forsikringsmæglerne i Roskilde samt Anders Madsen, KDA's generalsekretær.

**2. Valg af dirigent**

Anders Madsen blev valgt som dirigent.

Dirigenten konstaterede, at repræsentantskabsmødet var lovligt varslet og beslutningsdygtigt.

**3. Årsberetning**

Knud Nielsen knyttede kommentarer til årsberetningen:

***Vulkansk aske***

Vi har her på det seneste været meget optaget af aske og lukning af luftrum.

Selv nød vi jo også cigaren da vi var til EPFU (European Powered Flying Union) møde i Luzern i Schweiz og godt kunne flyve ud, men ikke hjem. Det måtte så blive med tog, og så er der langt hjem.

Vi kontaktede straks SLV for at få en god begrundelse for at VFR flyvning ikke var mulig, men både SLV og Naviar henviste til hinanden.

Der er ingen tvivl om, at der i SLV huset blev arbejdet på højtryk for at finde ud af hvordan man skulle takle denne uvante situation og det afspejler sig da også i vores nabolande at det blev håndteret meget forskelligt.

Problemet er at askevarslet er baseret på en teoretisk computermodel og ikke på aktuelle målinger. Så vidt jeg er orienteret er det vindhastigheder og retning som er grundlaget. Men for at vide om der rent faktisk er aske og hvor meget, er det nødvendigt at kende mængden af det udspjede aske og det er der ikke nogen der gør.

Det viste sig jo også at den prøveflyvning som Cimber Sterling foretog, fastslog at der ikke kunne spores noget aske.

Senest er der nu kommet en AIC hvor det tillades flyvning i Zone 2 og Zone 3.

Det er et godt skridt på vejen, selv om vi har noteret nogle mærkværdige restriktioner som f. eks max flyvehøjde i Zone 2 er 3000 ft.

DMU er i løbende kontakt med SLV og vi har da også fået en tilkendegivelse af, at SLV værdsætter vores håndtering af sagen, informationsniveau og vores udviste tålmodighed. Jeg er sikker på vi har høstet en del pluspoint i hele SLV huset, som kan komme os til gode senere hen i forhandling af andre sager.

Vi har også rettet en henvendelse til SLV om eventuelle problemer med at en rettighed kan udløbe under flyveforbudet, så man derved uforskyldt mister sin certifikatrettighed.

#### ***KZ&Veteranflyklubben***

KZ & Veteranflyklubben sonderingerne pågår fortsat og det er vores håb at vi har en løsning som kan fremlægges på deres generalforsamling her til sommer. Hvis løsningen indebærer vedtægtsændringer i DMU, vil vi overveje et ekstra ordinært repræsentantskabsmøde.

#### ***DULFU***

Samarbejdet med DULFU udvides hele tiden, der vil også i år blive et fælles træf hvor man kan beundre hinandens maskiner. Et synligt tegn på udvidet samarbejde er at vores Miniguide nu udgives i samarbejde med DULFU. Vi ser nu at UL klubber fusionerer med DMU klubber, det er f. eks sket i Vamdrup og vi hilser det velkommen i DMU. Vi tror fortsat på at vi får mest indflydelse, hvis dem der har en motor foran, når de flyver, er i samme union.

#### ***Medlemmer***

Vi har medlemsfremgang hvilket er meget glædeligt og det ser ud til at fortsætte, vi har fået flere henvendelser fra klubber der ønsker optagelse. Som sædvanlig opfordrer jeg vore klubber til at gøre en aktiv indsats for at skaffe nye medlemmer. Vi har nu en helt ny hvervefolder som I kan benytte jer af, ingen er bedre til at skaffe medlemmer lokalt end vore klubber.

#### ***Fælles benzinkort***

Fælles benzinkort til de privatejede tankanlæg har været undervejs i længere tid og det har vist sig ikke at være en enkel sag som kan accepteres overalt. Jeg har haft et godt møde med folkene i Herning Motorflyveklub og det resulterer i en model som vil blive tilsendt alle private tankoperatører inde for få uger. Hovedtrækket er, at såfremt man ønsker at kunne tanke på sit lokale kort må man tilmelde sig ordningen og det kan kun ske såfremt hjemmenezinselskabet er tilsluttet ordningen.

Ordningen kan kun lade sig gøre såfremt man har Hamag Kortautomat med magnetstriben.

#### ***DMUtur 2010***

DMU turen er som sædvanlig populær og der er tilmeldt 44 fly og ca. 118 personer.

Vi håber turen kan gennemføres trods eventuel aske.

I den udsendte AIC kræves der inspektion af luftfilter efter mistanke om flyvning i aske

Dette må udføres af en flyvemekaniker eller af Pilot/Owner, det vil sige man må ikke selv gøre det hvis man har lånt et fly. For at sikre sig at man må udføre denne inspektion kan man så købe en part i flyet inden afgang.

#### ***Internationalt***

Internationalt har vi givet høringssvar på alt hvad EASA finder på, specifikt kan nævnes NPA 17 (EASA certifikater og Medical) og det forslag der kom for at ulovlig gøre renoverede sikkerhedsseler fra nogle Ty-ske firmaer.

Vi har et rigtigt godt samarbejde med vores europæiske organisation EPFU og vi koordinerer indsatsen .

På vores årlige møde i Luzern var der desværre kun 6 ud af 10 nationer tilstede på grund af aske situationen.

EPFU deltager aktivt i workshops i EASA for at påvirke reglerne til vores fordel og næste workshop er i juni og omhandler luftrumskontrol.

Et af diskussionspunkterne var også hvor det måske kommende VLA fly skal høre til.

Der er for nyligt offentliggjort CRD (Comment Response Document) på NPA 17 og vi noterer med tilfredshed at flere af vores indsigelser er taget til efterretning.

Nogle Hovedpunkter :

LAPL Leisure Aircraft Pilot Licence er ændret til Light Aircraft Pilot Licence.

Timer fløjet på Annex II fly kan nu godskrives i EASA Regi.

"Kaffeklubben" mødes i nærmeste fremtid for at gennemgå CRD'en i detaljer.

#### **Sikkerhedssele**

EASA Sikkerhedsselesagen PAD 10-010 (Proposal Airsaftey Direktive)

Sikkerheds sele sagen fik på grund af indsigelser et mærkværdigt forløb, det forlød at forslaget blev taget af bordet og de pågældende seler kunne betragtes som godkendt, men det officielle dokument kom aldrig hvorimod der kom et andet, SIB ( Safety Information Bulletin ) der som vi læser det gør de Form 1 der er udstedt fra de pågældende tyske firmaer ugyldige. Det vil sige at man lader det være op til de enkelte lande om de vil godkende disse renoverede seler. Hvordan SLV ser på dette ved vi ikke i øjeblikket men det er et punkt vi tager op, når det første problem opstår.

Årsberetningen blev godkendt.

#### **4. Oplæg v/Lennart Wahl**

Ordet blev givet til Lennart som startede med at fortælle lidt om sig selv.

Lennart Wahl gennemgik en ulykkes faktorer.

Stall træning – typisk at man lærer at flyet staller ved en bestemt fart og næsestilling. Den måde at indlære det på peger kraftigt på at det er hastighed som skaber stall og det er fejlagtigt og kan føre til at folk flyver med for høj fart på finale. Banelængde, hønsning, stall spin ulykker i finale drej. Stall og spin ulykker sker helt overvejende i forbindelse med start og landing.

Lennart gennemgik aerodynamikken for spin.

Lennart beskrev også vindens indflydelse på landingsrunden og "det farlige" finale drej som kan føre til en stall/spin ulykke.

Lennart nævnte, at Cessna 172 ikke er velegnet til spintræning bl.a. fordi et spind i Cessna 172 meget let overgår til en spiral med risiko for overspeed. Benzintilførslen er heller ikke velegnet til det.

Lennart Wahl fortalte lidt om sine spin/safety kurser.

Der blev svaret på spørgsmål fra deltagerne.

Præsentationen findes på [www.flyvdmu.dk](http://www.flyvdmu.dk), "Om DMU" – "Arkiv".

#### **5. DMU forsikring**

Kim Jensen orienterede.

Torben Lund Simonsen er med og svarer gerne på spørgsmål

Første år havde vi et underskud og i det indeværende år var der et lille overskud, men vi kender ikke det endelige resultat.

På det seneste har der været skader under taxi, som indikerer at piloter har travlt med alt andet i cockpittet end at koncentrere sig om taxi. Påkørsel af hegn 65.000 kr. Påkørsel af banelys 140.000.

Af andre skader kan nævnes:

En overpriming af motor medførte ild.

En enroute bird strike, 70.000 kr.

For høj fart, medvindslanding, over 200.000 kr.

Der i vores alles interesse at minimerer skaderne.

På baggrund af regnskabet og moms har vi måttet acceptere en mindre stigning. I kroner og øre betyder det at med en kasko på 350.000 kr. stiger forsikringen med 500 kr. på årsbasis

Den ulykke vi havde ved Sæby var en DMU forsikringssag ligeledes var en snetryknings skade i Sindal og så en DMU forsikringssag.

Herning Motorflyveklub, Jens Villebro – pkt. 13, det er tungt for eleverne at bære et så højt selvrisko beløb og det er en lidt kamp for Herning Motorflyveklub. I Herning har vi lavet en opsparingspulje gennem prisen på flyverne.

Rex Andersen, Roskilde Flyveklub - jeg tror de fleste klubber har en selvrisko fund. I vores selvrisko fund står der at selvriskoen dækker den normale selv risiko, altså på de 5000, men diskussionen er ikke helt afsluttet endnu.

Henning Romme, Lolland-Falster Motorflyveklub - jeg forstår ikke helt at elever under skoleflyvning skal straffes hårdere, da elever under skoleflyvning generelt er meget mere sikre end piloter der sjældent flyver.

Torben Simonsen sender en oversigt til DMU over hvilke lande forsikringen dækker.

Torben Lund Simonsen understregede, at der er fuld dækning for flyvning i aske, hvis der er indhentet alle tilladelser og der flyves lovligt.

## 6. Regnskab

John B. Madsen orienterede.

Regnskab er udsendt sammen med årsberetningen og er beskrevet udførligt i beretningen.

De nævnte afvigelser fra budgettet er noget vi har meget fokus på og vi vil fremover løbende følge posterne.

Medlemstilgangen har været lidt i en forkert retning. Vi har til gengæld fået en pæn renteindtægt.

Der er et overskud på 25.237 kr.

Erik Hansen, Billund Motorflyveklub - det er et fint og gennemskueligt regnskab. Når man ser omfanget af det arbejde der bliver lavet i DMU's bestyrelse, er det bestemt til nogle rimelige omkostninger.

Regnskab 2009 blev godkendt uden yderligere bemærkninger.

**7. Forslag fra bestyrelsen**

Der var ingen forslag fra bestyrelsen.

**8. Forslag fra klubber**

Der var ingen forslag fra klubberne.

**9. Budget**

Der er ingen kontingentstigninger i indeværende år.  
Budget og kontingent blev vedtaget.

**10. Valg**

Valg af 3 bestyrelsesmedlemmer:

John B. Madsen (Randers Flyveklub) - genopstiller, Knud Pinholt (Randers Flyveklub) - genopstiller og Jens Kongsbak (Sindal Flyveklub) – genopstiller ikke.

Bestyrelsen foreslår Paul Harrison.

John Madsen, Knud Pinholt og Paul Harrison blev valgt til bestyrelsen.

Valg af 2 suppleanter:

Bestyrelsen foreslår Louis Røvs Hansen (Sæby Flyveklub) og Ivan Svendsen (Helikoptergruppen)  
Louis Røvs Hansen og Ivan Svendsen blev valgt til suppleanter.

Valg af revisorer

Forslag om genvalg af ekstern revisor Kresten Dalum og intern revisor Eigil Jespersen.  
Blev genvalgt.

**11. Orientering om seneste nyt i DMU**

Henning Romme - jeg har glædet mig til at fremlægge dette i dag. Jeg er ofte blevet spurgt hvad får man for sit DMU kontingent. Jeg synes bl.a. at vi får en masse information og vil gerne takke Merete herfor. Nogle af de ting vi arbejder med kan vi ikke informere om undervejs. KDA var den første som fik tilladelse til sprogtestvirksomhed og vores samarbejde med SLV er rigtigt godt og vi har høstet meget "good will" i SLV. Der er gennemført 64 sprogtest til dato. Jeg vil gerne takke Peder Ottesen, som var årsag til at der blev knyttet en tæt kontakt mellem Kurt Lykstoft og jeg. Merete Strandberg, Anders Madsen og jeg selv deltog i et møde med SLV den 25. januar hvor der havde været lidt forarbejde forinden. DMU fik lov til at overtage Skill Tests på PPL certifikater. Det koster ca. 7000 kr. for en PPL prøve i dag - det bliver stort set gratis i DMU regi, der er 5 kontrollanter som har givet tilsagn om at indgå i DMU's kontrollant ordning. Det sidste der mangler er, at juristerne i SLV skal sige god for ordningen, da kontrollanter skal ansættes i SLV (dog uden aflønning), dette er et forsikrings spørgsmål.

På nuværende tidspunkt har vi tilsagn fra

Bruno V. Sørensen

Ole Jensen

Henning Karlog

Lennart Wahl

Henning Romme

Vi påregner ca. 100 PPL prøver om året.

Hvordan styrer vi det her? SLV forudser nogle protester fra de større flyveskoler, bl.a. i Roskilde. Ved ændringerne i forbindelse med de kommende EASA personcertifikater forudser vi, at Reg. Facility falder bort, men at modellen formentligt bliver, at PPL skoling fortsættes i unions regi.

DMU ordningen omfatter prøver fra Reg. Facilities. For at benytte sig af DMU's kontrollant ordning skal man være medlem af DMU via en flyveklub, som er tilknyttet DMU. Det bliver så op til flyveklubben fremadrettet at tage hånd om den nye elev som kommer ind og sørge for at medlemmet bevarer interessen for klubbens aktiviteter.

Det næste vi arbejder med er, at vi har adspurgt flyveklubberne i DMU og DULFU om der er klubber som kan stille lokaler til rådighed til afholdelse af PPL teori. SLV's leje af lokaler hos bl.a. Skandic er dyrt, og udgør derfor en væsentlig del af prøvegebyret.

Vi laver en liste til SLV som så vil se på lokalerne i forbindelse med øvrige tjenesteopgaver rundt i landet.

Igen, jo bedre vi er organiseret i DMU jo tungere er vi når vi taler med SLV. Det kræver at vi kan og vil nogle ting.

Arne Rugtved, Midtsjællands Motorflyveklub – det kan give mulighed for flere prøvedatoer.

En anden ting som kommer i nær fremtid er BL 7-16. Takket være bl.a. DMU's indsats har høringen været stall'et. Det er ikke SLV, der ønsker denne BL ændring, men det er pres fra andre myndigheder.

Anders Madsen, KDA - SLV har fået Skov- og Naturstyrelsen til at kigge på områderne og der er sket ændringer i nogle af områderne. KDA vil kontakte unionerne og bede om en konkret kommentar til hvert enkelt område.

Henning Romme - det er yderst vigtigt at klubberne kommenterer på områderne. Vi kan blive hårdt ramt af denne BL.

Jens Villbro, Herning Motorflyveklub - har I fået forelagt dokumentation for at motorflyvning overhovedet generer fuglene? Henning Romme - Modelflyvning Danmark har fået udarbejdet en omfattende rapport, som er lavet af kommunen og den skal vi kigge nærmere på.

Loius Røvs Hansen - vi skylder Henning Romme et stort tak for det store arbejde som han frivilligt ligger i DMU.

#### 12. Fastsættelse af sted for næste års repræsentantskabsmøde

Odense Lufthavn blev valgt som sted for næste repræsentantskabsmøde.

#### 13. Eventuelt

Henning Romme - Vi ser meget gerne at klubberne afholder kursus med udgangspunkt i BL 6-08 og BL 7-14. I Lolland-Falster Motorflyverklub har vi lavet 4 kursus aftener hvor det er obligatorisk at deltage på en kursusaften inden aflæggelse af sprogtest. Det har været meget tilfredsstillende at se hvor motiveret medlemmerne har været og prøveresultaterne har været yderst tilfredsstillende. Når klubben er klar kontakter man blot en af sprogtesteksaminer.

Opgaver kan printes ud på DsvU eller KDA's hjemmeside.

Røvs, jeg har arbejdet med anlæg af flyveplads i Skagen og vi var kommet langt og fået positive tilkendelsegivelser fra Friluftsrådet og miljø myndighederne men tilbage står nu at ejeren af arealet skal acceptere og dette kan måske vise sig at blive et problem

Claus Brun - Midtsjællands Motorflyverklub gjorde opmærksom på at de fejrer 50 års jubilæum den 30. april 2010

Knud Nielsen - Merete modtager ofte henvendelser fra folk der vil være medlem af DMU og vi henviser altid til en flyveklub. Men vi har jo en bestemmelse i vedtægterne om ekstraordinære medlemmer for de medlemmer som geografisk ikke er i nærheden af en flyveklub. Vi ser helst medlemskab gennem klubberne og jeg vil gerne efterlyse nogle holdninger til hvad klubberne mener om det direkte medlemskab.

Erik Hansen, Billund Motorflyveklub – vi forudser at vi bliver bombarderet med folk som vil melde sig ind i DMU for at opnå de tilbud der nu er i DMU.

Morten Wagner, Vamdrup Flyveklub – det er mit første repræsentantskabsmøde og jeg bobler af glæde i dag, da jeg har fået så meget med hjem og jeg har virkelig lyst til at fortælle mine medlemmer om alt det arbejde der bliver lagt i DMU.

Peder Ottesen, Nordvestsjællands Motorflyveklub - direkte medlemskab, hvad består kontingentet i? KNI beløbet er større end det almindelige klubkontingent, 500 kr./år.

Henrik Christiansen, Herning Motorflyveklub – vores klubkontingent er så lavt som 170 kr./årligt.

Anders Madsen, KDA:

- KDA arbejdede i 2007 med at få FAI World Air Games til Odense, desværre fik vi ikke tilbudet den gang. I 2009 var der budrunde for World Air Games 2011 og der var kun et land som havde budt. FAI spurgte Danmark om de ville være interesseret i at afholde arrangementet. Mod forventning synes den nye borgmester i Odense ikke at det var en god ide og Odense takkede nej. Vagn Jensen tog kontakt til borgmesteren i Herning som var positivt indstillet. FAI har været ude at besigtige området i Skinderholm og har afholdt møde med Herning Kommune. FAI har fået et budget tilbud fra Herning Kommune, hvor der er ønsker om nogle justeringer. Det ligger nu til stillingtagen på et bestyrelsesmøde i maj. Hvis alt falder på plads, hvilket vi ved omkring den 4. juni, skal der afholdes et World Air Games i Skinderholm i 2011 fra den 11 – 18. juli. I løbet af de 5 dage forventes der 43.000 tilskuere som giver en kæmpe eksponering af luftsporten. World Air Games koncept er at flyve aktiviteterne skal være meget publikum venlige.

- det er et stort projekt at få Melwin på skinner, men vi har store forventninger til et fælles medlemsadministration og arbejdet er i fuld gang.

- miljøproblemerne breder sig rundt om i Europa og det er bydende nødvendigt at vi er opmærksomme på sagerne.

- KDA har ansat ny redaktør til FLYV som starter 1. maj. Vi har taget afsked med Knud Larsen som er gået på pension. Vi ser frem til at forsætte udviklingen af FLYV.

- DMU er en Motorflyver Union i rivende udvikling. Kort tid efter jeg startede i KDA dumpede der en unionshåndbog ned på mit bord, der er siden hen etableret forsikringsordning, sprogtestvirksomhed og nu kontrollantordning. Jeg opfordrer til at der støttes op om arbejdet. Tak for samarbejdet med mange af DMU's bestyrelsesmedlemmer og med Merete.

Knud Nielsen præsenterede slides for den kommende DMU-tur med en kort gennemgang af turen.

Dirigenten lukkede mødet og gav ordet tilbage til Knud Nielsen, der takkede Anders Madsen for god mødeledelse.

**Organisation**

Knud Nielsen takkede afgangende bestyrelsesmedlemmer og bestyrelsen for deres arbejde og engagement i det forløbne år og bød nye bestyrelsesmedlemmer velkomne, og til sidst en tak til de fremmødte deltagere.

\_\_\_\_\_  
Anders Madsen

\_\_\_\_\_  
Knud Nielsen, formand

*Referent: Merete Strandberg*