

**Referat af DMU formandsmøde
den 9. oktober 2010
Odense Lufthavn**

Deltagere:

DMU's bestyrelse:

Knud Nielsen
John Madsen
Hjalmar Nielsen
Knud Pinholt
Jens Kongsbak
Ivan Svendsen
Paul Harrison
Louis Røvs Hansen

Flyveklubber:

Alssund Flyveklub
DMU Ringsted
Fyns Flyveklub
Haderslev Flyveklub
Lolland-Falster Motorflyveklub
Nordals Flyveklub
Læsø Flyveklub
Nordvestsjælland Flyveklub
Randers Flyveklub
Sindal Flyveklub
Skive Motorflyveklub
Vamdrup Flyveklub

samt Merete Strandberg, DMU Unionssekretær. 12 klubber var repræsenteret ud af 40 mulige. I alt 31 deltagere.

1. Velkomst v/formand Knud Nielsen

Knud Nielsen bød velkommen til alle. Der er i dag 12 klubber repræsenteret, vi så gerne at flere af de i alt 40 klubber deltager i formandsmødet.

2. Orientering om DMU's aktiviteter

Knud Nielsen orienterede:

Antal klubber

Der er pt. 40 medlemsklubber og 1160 medlemmer. Medlemstilgangen er pænt stigende. Motorflyveklubben Himmerland og Ringkjøbing-Skjern-Tarm har vist interesse for medlemskab af DMU.

Medlemshverve

Knud Pinholt har lavet hvervefolder som er sendt ud i april 2010. Der er sendt ud til flyejer, flyveskoler, værksteder, lufthavne og flyvelæger.

BL 3-6, Bestemmelser om tankningsanlæg m.m.

Vi gjorde indsigelser til BL 3-6 udkastet det resulterede i at der er kommet et revideret udkast, som DMU har kommenteret på.

Nordals, vi har hørt at man arbejder på at de gamle tanke skal coates? KNI, de fleste tanke er coated i dag. Holbæk, jeg har hørt det koster 20.000 kr. for at få den inspiceret, dertil kommer omkostning til at få den tømt og få brøndstoffet til destruktion.

BL 7-16, Bestemmelser om særligt følsomme naturområder

BL'en er kommet på bordet igen. SLV har lovet KDA at deltage i fasen inden den endelig høring og der afholdes møde herom i KDA, hvor DMU deltager. BL 7-16 dækker et meget stort område af DK hvor der lægges op til begrænset flyvning.

Miljø

Vores største udfordring i fremtiden er miljø. Hvis vi ser nogle lave generende flyvning over fugleområder, så vil jeg opfordre til at man kontakter vedkommende. Det er de få der ødelægger det for mange, det er vigtigt vi har selvjustits. Der er ikke foretaget nogle videnskabelige undersøgelser for hvordan flyvning påvirker dyrelivet. Der er udarbejdet en omfattende rapport i forbindelse med en modelflyveplads på Nordsjælland, som er interessant at se nærmere på.

DMU Ringsted, man bør invitere naturfolkene ud at flyve en tur for at de kan se hvordan vildtet trives på flyvepladserne.

BL 1-10, Bestemmelser om nødradiopejlesendere

BL'en har været i høring, den har vi ikke kommenteret, idet den omhandlede lempelser.

EASA

Der bruges mange ressourcer på at følge tilstrømningen af høringer fra EASA. Vi skal i denne måned til en workshop som omhandler ELA1 (European Light Aircraft, 451-1200 kg. Vi følger spændt med i hvordan disse fly skal administreres i Danmark.

MelWin

DMU assisterer KDA med Melwin implementering. Alt er på norsk og det ligger i et programmel, som ikke lige er til at oversætte.

DMU Ringsted, er modellen med at KDA skal opkræve kontingenterne? *Knud Nielsen*, det punkt er ikke helt afklaret. MelWin bliver det centrale sted for medlemsregistrering.

DMU Ringsted, jeg er lidt modstander af modellen, set i lyset af den kontingentstigning som KDA kom med i ellefte time.

Benzinkort

Der arbejdes fortsat på projektet. Modellen bliver at man kommer til at bruge det Hamag kort, som man bruger på egen flyveplads, kortet kan så tilsluttes de øvrige tankanlæg. Opkrævningen sker fra de enkelte tankanlæg, så administrationen er let og den enkelte flyveplads vil blot opleve lidt flere kunder. Der skal underskrives en overenskomst mellem de flyvepladser som ønsker at deltage i ordningen.

DMU Ringsted, det er dyrt at få sit navn præget i kortet. Vi skriver blot navn på et mærkat og klister det på, kortet kan jo altid spores via kortnummeret.

Flyforsikring

Vi har mange fly i forsikringsordningen, ca. 200 fly, men vi har også skader. Seneste havarier i Sæby og på Tunø er begge under vores forsikring.

Klubbesøg

DMU har lige været til en klubaften i Viborg Flyveklub, hvor Skive Motorflyveklub og Midtjydsk Flyveklub også deltog. En fin aften med et pænt fremmøde, hvor også Henrik Michelsen deltog med et indlæg. Vi vil meget gerne besøge vores medlemsklubber.

Avgas

Avgas problematikken rører på sig. *Henning Romme*, Statoil har oplyst, at fra senest 2012 bliver der ikke raffineret Avgas i Europa længere, i USA forventet man at det ophører i 2018.

Paul Harrison, EASA har udarbejdet en meget grundig rapport om emnet, som kommer på www.flyvdmu.dk. Her i beskrives bl.a. risikoen ved at blande brændstof fra to forskellige leverandører.

EASA skriver også, at hvis man kan afvige kravet om at vi på sigt skal tilføre 10 % ethanol, kan erstatningen for Avgas blive en oktan 98 uden ethanol.

Læsø Flyveklub, jeg har læst en artikel om at man er ved at arbejde med noget Biobrændsel. I USA har man arbejdet med noget der hedder Swift med oktan 120, men selv ved industriproduktion havner man på omkring 5 dollars pr. liter.

DMU's hjemmeside

www.flyvdmu.dk er godt kørende. Vi har 30-40.000 hits på månedsbasis. Der kræves medlemslogin for at få adgang til hele hjemmesiden.

Brændstofafgift

Vi har stadig sager vedrørende brændstofafgift.

Personsager

Vi har hjulpet et medlem med sagsbehandling vedrørende afslag på medical. *Henning Romme*, jeg har sammen med vores unionssekretær været dybt involveret i denne personsag. Det handler om at medlemmet ikke får svar fra SLV og når medlemmet endelig får svar er det helt uforståeligt og med henvisninger til lovtekst og forkortelser, som er vanskelige at finde i lov materialet. Det er en af grundene til at DMU er gået ind i sagen.

DMU Ringsted, der er snart langt imellem flyvelægerne, er det noget nyt på det område? *Henning Romme*, intentionen var 50 km i SLV, men jeg tror man i SLV afventer de nye EASA regler. *Knud Nielsen*, vi kan tage det med på SLV kontaktmødet den 23. november.

3. Status på DMU kontrollantordning

Henning Romme orienterede:

Som vi meddelte på Repræsentantskabsmødet har vi lavet en kontrollant ordning hvor DMU har fået rettighed til at lave PPL prøver. Der er udpeget 5 kontrollantaspiranter. Aftalen faldt på plads den 18. juni. Der er bl.a. krav til at vores kontrollantaspiranter skal deltage som observatør på PPL prøver, men der har desværre ikke rigtig været egnede prøver indtil nu, så vi må væbne os med

tålmodighed førend ordningen kommer til at fungere i praksis.

Ordningen har vakt røre, bl.a. ved flyveskoler i Roskilde. Der er en flyveskole i Roskilde som har sendt en klage om konkurrenceforvridning, som vist er nået helt op på ministerens bord. Jeg har været bekymret for at SLV vil trække ordningen tilbage. Ole Lynggaard har bebudet at han ingen intention har om at trække ordningen tilbage, men som situationen er nu kan han ikke give rettighed til også at varetage genudstedelser. Det forventes at vi om 2-3 år får muligheden da de nye EASA regler træder i kraft. Når de nye EASA regler træder i kraft forsvinder Registered Facility, men forventes at blive erstattet i en liggende form, der kommer til at ligge under en samlet organisation for området. Ole Lynggaard ønsker at DMU bliver den organisation der får ansvaret herfor.

Vi har adspurgt klubber om de kan stille lokaler til rådighed for afholdelse af PPL teoriprøver, der arbejdes stadig med det. SLV er meget åben for at trække DMU ind hvis DMU vil påtage sig ansvaret.

Nordvestsjælland Flyveklub, der blev lagt et mægtigt arbejde i Unionshåndbogen og jeg synes den skal lægges på DMU's hjemmeside. *Henning Romme*, det arbejdes der på. Merete Strandberg, Louis Røvs Nielsen og jeg mødes her i oktober for at opdatere håndbogen.

Haderslev Flyveklub, i dag kan man få sit nationale PPL konverteret til et JAR-FCL certifikat. Det er nok en god ide at få ombyttet til et JAR inden EASA certifikaterne træder i kraft. Den dag EASA certifikaterne træder i kraft, bliver et JAR certifikat direkte ombyttet til EASA, men har man et national certifikat kan der blive krav om aflæggelse af kurser/prøver og eventuelle begrænsning forventes ikke automatisk at blive overført til et EASA certifikat.

4. Status på Sprogtest

Henning Romme orienterede:

Vi kom i gang med sprogtest sidste år via KDA. Sprogtestvirksomheden er lagt under KDA, så vi opfyldte kravet om en organisation i henhold til BL 6-08. Vi har fået meget kredit hos SLV for at løfte opgaven, det er derfor meget magtpåbyggende at vi løfter opgaven til fulde. Det er ikke gået som ventet, vi har til dato blot været igennem 150 sprogtest.

Jeg opfordrer til at klubberne sørger for at få sprogtest sat i gang, ellers er der nogle medlemmer som får en brat opvågning i februar/marts 2011.

Jeg opfordrer til at klubben kører et par aftener med brush up inden aflæggelse af sprogtest. Der er ikke krav til hvem, der underviser.

GEN og BEG certifikaterne udløber den 31. marts 2011. Har man både N-BEG og BEG og overskrider den 31. marts 2011, så må man kun anvende sit N-BEG, som udløber om et par år.

Aflæggelse af sprogtest til GEN har vi fået dispensation til indtil den 31. marts 2011.

Radiocertifikatet er ikke knyttet til JAR certifikatet. Radiocertifikatet er et tillæg til dit certifikat lige så vel som din medical er.

DMU Ringsted, jeg kunne godt ønske mig at vi opfordrer til at klubmedlemmerne undersøger hvad de har af "gamle" radiocertifikater og sørge for at det bliver ombyttet til et nyt certifikat med sprogpåtegning.

Fyns Flyveklub, vi har sat en ære i at hjælpe vores egne klubmedlemmer først. Vi har fået folk til at undersøge hvad de har af certifikater og fået dem delt op. Da der kun er aflagt 150 sprogtest til dato, må der være brug for sprogassessorer, så kontakt os endelige, vi kommer gerne rundt i landet. *Henning Romme*, vi ser gerne 6-8 aspiranter ad gangen til aflæggelse af sprogtest, men vi kommer også for færre.

DMU Ringsted, sprogtesten er helt oplagt til at hverve medlemmer til DMU.

5. SLV og DMU indleder samarbejde om flyvesikkerhed

Henning Romme orienterede:

DMU har et fantastisk godt samarbejde med SLV og SLV har henvendt sig til DMU med ønske om et samarbejde om flyvesikkerhed. Vi skal nu klarlægge hvilken form det skal blive i. I næste uge deltager DMU i en heldags workshop om uautoriseret indtrængen i luftrum hos Naviair, hvor vi er inviteret af SLV.

Henrik Michelsen, SLV tilbyder at besøge klubberne med et oplæg i løbet af vinteren, der kan læses mere herom på SLV's hjemmeside:

http://www.slv.dk/index.php?option=com_content&task=view&id=732&Itemid=59

6. Orientering fra de halvårlige kontaktmøder med SLV

Knud Nielsen orienterede:

På seneste kontaktmøde med SLV drøftede vi bl.a. et generelt problem om medical sager hvor svar fra SLV til certifikatholderen i nogle tilfælde er uforstående og mangelfulde og sagsbehandlingen meget langvarig.

Problemet vedr. fordelingen af radiofrekvens Morsø/Randers er blevet drøftet. SLV blev gjort opmærksom på at DMU's medlemmer efterlyser et mere brugervenligst briefingsite hos Naviair, hvilket SLV/Naviair vil kigge nærmere på.

På mødet blev der orienteret om aske-skyen. Forklaringen fra SLV var, at de blev taget "med bukserne nede" og måtte lukke luftrummet som første handling. Skulle situationen opstå igen vil SLV formodentligt håndtere det anderledes. DMU har forståelse for SLV handling og har også fået ros fra SLV for at udvise tålmodighed og forståelse i de første dage af aske-skyen. På mødet orienterede SLV om DMU's kontrollantordning.

7. Orientering om CAMO

Paul Harrison orienterede:

Groft sagt er der ikke de store ændringer med CAMO'en, man har blot trukket et system fra en Airbus 340 ned over en Cessna 172. I lov om luftfart er der dispensationsmuligheder, men når vi taler EASA er det EU lovgivning og der er ingen former for dispensation. Rettelse i EU lovgivning kan tage op til 6 år. EASA har til gengæld et meget velfungerende og omfattende høringsprogram.

Der skal laves en kontrakt med CAMO'en og flyets ejer - der er ikke krav om at det skal være en dansk CAMO. Den udenlandske CAMO skal dog anmode SLV om udstedelse af ARC'en. SLV har sagt at de kun laver stikprøver, det vil sige at CAMO'en er ansvarlig for flyets luftdygtighed fra "fødselen" (Full Review). I Tyskland har man juridisk sagt at flyet er luftdygtigt fra den sidste inspektion af den tyske luftfartsmyndighed.

Vælg CAMO med stor omhu for hvis I skifter CAMO, skal der foretages et Full Review igen.

Når I har kontrakt med en CAMO er det CAMO'ens ansvar at vide hvilke service bulletiner der skal laves. CAMO'en laver et Full Review når flyet kommer ind i CAMO, samtlige service bulletiner gennemgås på det på gældende fly's stelnummer. CAMO'en udsteder en Workorder og det er fly ejerens ansvar at workorder bliver udført, så flyet er luftdygtigt.

I skal være opmærksom på at hvis flyet løber ud af luftdygtighed skal der en færgeflynings tilladelse til for at flyve til et værksted. Det er en bekostelig affære.

CAMO har ikke med ejerforholdet at gøre. Ved salg skal fly ejeren blot informere CAMO'en om at flyet er solgt og den nye ejer skal henvende sig til CAMO'en. Flyets ejer er pligtig til at informere SLV om skift af CAMO. De papirer på flyet, som ligger i CAMO'en tilhører fly ejeren.

Anneks II (f.eks. KZ'ere, historiske fly) er ikke omfattet af EASA.

Ved spørgsmål kan EASA kontaktes på rule@easa.eu

8. DMU's virke i sagen mellem Bornholms Flyveklub og Bornholms Lufthavn

Henning Romme orienterede:

DMU modtog en henvendelse fra Bornholms Flyveklub for ca. 2 år siden vedrørende Bornholm Flyveklubs problemer med adgang og benyttelse af Bornholms Lufthavn.

Medlemmerne kunne ikke flyve udenfor åbningstid, med mindre der blev betalt et anseligt gebyr. Et problem da Bornholms Lufthavn er eneste egnede flyveplads til og fra Bornholm og tidlig lukning om f.eks. lørdagen umuliggjorde et familie besøg på "fastlandet". Medlemmernes ID-kort var inddraget og der skulle udarbejdes en sikkerhedsinstruks og afholdes sikkerhedskursus for genudstedelse. Kommunikationen mellem medlemmerne og Bornholms Lufthavn var gået lidt i "hårknude".

DMU frembragte sagen på et SLV kontaktmøde for 2 år siden og sagen blev overdraget til sikkerhedschefen for Bornholms Lufthavn. Der gik en rum tid inden der rigtig kom gang i sagsbehandlingen.

Vi har deltaget i 2 møder med Bornholms Lufthavn. Medlemmer af Bornholms Flyveklub, bosiddende på Bornholm, kan nu komme ud at flyve udenfor åbningstid uden omkostning.

Sikkerhedsinstruksen er udarbejdet med hjælp fra DMU og det er aftalt at hele klubben skal til sikkerhedskursus og derefter kan der genudstedes ID-kort til lufthavnen.

DMU har virket som et positivt mellemed i forhandlingerne.

9. Klubbernes mulighed for udnyttelse af DMU's kontaktflade i forbindelse med personsager af principiel karakter.

Knud Nielsen, DMU har som nævnt hjulpet et medlem med sagsbehandling vedrørende afslag på genudstedelse af en medical. Vi hjælper gerne vores medlemmer i sager af principiel karakter.

Vi oplever i flere situationer at SLV lytter til DMU.

DMU Ringsted - Claus Brun, vi har haft SKAT på besøg og de har konkluderet at vi skal til at betale skat af vores landingsafgifter. Vi klagede og der faldt en kendelse fra Landsskatteretten om at vores vedtægter ikke er formuleret korrekt i forhold til at undgå beskatning.

Det er højest sandsynligt en prøvesag og derfor appellerer jeg til DMU om at informere flyveklubberne om at være opmærksom på formuleringen i vedtægterne. Det er vigtigt at der i vedtægterne står at såfremt klubben opløses skal dens formue tilfalde foreninger af almennyttige karakter.

Knud Nielsen, DMU et forslag til klubvedtægter, men det er mest tiltænkt nyttilkomne klubber.

Vamdrup Flyveklub - Leif Pedersen, vi sammenlagde UL og motorflyveklubben. På vedtægtsområdet var det en meget omfattende opgave, selv om det var 2 unioner tilknyttet KDA. Jeg vil opfordre til, at der i KDA laves et udkast til et sæt vedtægter med rette ordlyd.

10. Samarbejde med andre organisationer

Knud Nielsen, DMU arbejder fortsat på at få KZ & Veteranflyklubben (KZ&V) med i fællesskabet.

Det er endelig lykkedes at få etableret et møde sidst i oktober, hvor vi går i dialog med KZ&V og AOPA om hvilke muligheder der er for et tættere samarbejde.

Henning Romme, jeg har jævnligt haft min gang i SLV huset og SLV har flere gange givet udtryk for at det vil være en fordel at alle PPL indehavere "taler med én stemme".

DMU Ringsted - Claus Brun, hvad har vi KDA til? *Knud Nielsen*, KDA er den internationale kontakt og den tværfaglige funktion mellem unionerne. KDA har én generalsekretær ansat og det er begrænset hvad der er ressourcer til, arbejdet ligger primært i unionerne. DMU ønsker på sigt at opnå de muligheder for selvadministration som DULFU og DsvU har.

Nordvestsjælland Flyveklub - Peder Ottesen, Der går noget af KZ&V hvis de skal under DMU. *Knud Nielsen*, det er ikke på tale at KZ&V skal indordne sig under DMU, men vi skal organisere os så vi står samlet. DMU har kompetencer som vi kan tilbyde KZ&V og KZ&V har i høj grad også kompetencer på selvbygger området, som vil være til gavn for DMU.

Der er ca. 250 KZ&V medlemmer som også er medlem af DMU.

11. Indkomne emner fra flyveklubberne

Knud Nielsen, Bellancaklubben og Nordvestsjælland Flyveklub har foreslået at der oprettes et centralt sted, hvor man kan se hvilke klubber det er muligt at træffe på flyvepladserne i weekenden. DMU opretter et sted på www.flyvdmu.dk hvor klubberne kan oplyse om hvor og hvornår der er "kaffe på kanden".

Sindal Flyveklub - Jens Kongsbak - vi har på et repræsentantskabsmøde besluttet at åbne mulighed for et direkte medlem af DMU ved særlige omstændigheder. Meningen var at det skulle være i et begrænset omfang. I dag er der ca. 36 direkte medlemmer. Jeg mener det er en tendens i den forkerte retning, vi vil skal have medlemmer ind via flyveklubberne. Hvis det økonomisk kan betale sig at melde sig direkte ind i DMU, mener jeg der skal ændres på kontingentet for et direkte medlemskab.

Jeg vil henstille til DMU's bestyrelse at man på næste repræsentantskabsmøde fremsætter forslag om at afskaffe direkte medlemskab. Alternativt foreslår jeg at kontingentet for direkte medlemskab hæves så det ikke konkurrerer med et medlemskab via en flyveklub.

DMU Ringsted, rent principielt kommer der ikke noget positivt ud af at tvinge nogen til noget. Hvis jeg nu har min egen lille græsbane, men gerne vil drage nytte af de tilbud DMU har, hvorfor skal jeg så tvinges ind i en flyveklub for at blive medlem af DMU?. Klubberne må komme med tilbud som frivilligt får medlemmer ind.

Haderslev Flyveklub, klubberne betaler 400 kr. i klubkontingent, man kunne ligge det oveni det nuværende kontingent for et direkte medlemskab.

Henning Romme, DMU er sat i verdenen for at varetager klubbernes interesse, jeg synes ikke enkeltpersoner skal kunne drage nytte af det.

Læsø Flyveklub, jeg tror ikke på tvang. Jeg tror medlemskab af DMU kommer af sig selv i den nærmeste fremtid

Randers Flyveklub, klubberne har en aftale med DMU om at alle PPL indehavere skal være medlem, så må man også gå den anden vej og lade medlemmer komme ind via flyveklubberne.

DMU Ringsted, i Maribo har man ikke så mange steder at gå hen for at leje en flyver. I f.eks. Roskilde er der mange muligheder for adgang til et fly og der er nogle her som ikke har "behov" for medlemskab af DMU. Det drejer sig om at være attraktiv for medlemmerne.

John Bernth Madsen, jeg ved hvor meget ekstra arbejde det giver til DMU sekretariatet med håndtering af direkte medlemmer, der er andet meget vigtigt arbejde at tage hånd om på DMU sekretariatet. Kan det være rimeligt at flyveklubberne skal betale for den mængde ressourcer som der bruges til håndtering af direkte medlemmer.

DMU Ringsted, det er vigtigt at DMU kontoret taler for indmeldelse via klubberne når interesserede henvender sig. *Knud Nielsen*, det gør vi skam også.

Knud Nielsen, KDA har også direkte medlemmer, hvilket jeg mener er forkert, de bør være i unionerne, hvor de hører til.

Nordals Flyveklub, man kunne have et DMU kontingent for klubben, som er afhængig af antallet af medlemmer og så afskaffe det individuelle kontingent. *Vamdrup Flyveklub*, det vil ikke blive vel anset i vores flyveklub, da vi har medlemmer som også er medlem af en anden flyveklub tilknyttet DMU.

Knud Pinholt, en model kunne være at byde et direkte medlem rigtig hjertelig velkommen som direkte medlem i vores flyveklub og skrive i velkomstbrevet "I DMU administrer vi medlemmer via klubber og du er blevet tilknyttet xxx flyveklub".

Knud Nielsen, tak for input fra klubberne, der er heller ikke klar enighed i bestyrelsen om direkte medlemskab, nu vil vi i bestyrelsen arbejde med et oplæg til DMU repræsentantskabsmøde den 30. april.

Vamdrup Flyveklub, DMU bør overveje at tage kontakt til hjemmeværnet for at gøre opmærksom på de DMU medlemsfordele der er. Skive Motorflyveklub, vi har erfaring med at hjemmeværnet er meget bureaukratisk opbygget.

12. Fremlæggelse af budget

John Madsen knyttede kommentarer til det udsendte budget forslag for 2011. DMU's bestyrelse forslår en forhøjelse af DMU kontingent fra 370 til 390 kr. KDA har i mellemtiden meddelt at kontingentet bliver sat op fra 125 kr. til 128 kr. og FLYV forhøjes fra 327,50 kr. til 335 kr.

Til afregning af DMU kontrollanter er der afsat 5000 kr., men da ordningen ikke som ventet er i gang endnu, er det lidt usikkerhed hvordan det ser ud. Vi har vedtaget at vi vil betale de rejseomkostningerne som DMU kontrollanten har til SLV briefinger, derudover er det vedtaget at DMU dækker kontrollantens rejseomkostninger i tilfælde af at prøven aflyses pga. vejret.

Det er vanskeligt at få afkast af vores midler, så renteindtægterne er små 5000 kr.

DMU Ringsted, jeg vil gerne opfordre til at kontingentsatsen udmeldes så hurtigt som muligt til klubberne. Jeg synes tidspunktet er sent da DMU's frist for udmeldelse er den 31. oktober.

13. DMUtur 2011

Annegrethe Zobbe er desværre forhindret i at stå som arrangør af DMUturen i år. Paul Harrison og Henning Romme har tilbudt at arrangere turen.

Der blev omdelt en foreløbig beskrivelse af turen og Henning Romme præsenterede programmet. Det foreløbig program bliver lagt på www.flyvdmu.dk og der vil blive udsendt besked så snart vi er klar til tilmelding i løbet af november.

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

Referent Merete Strandberg
28/10-2010