

# ÅRSBERETNING 2016

og indkaldelse til

## **34. REPRÆSENTANTSKABSMØDE**

Lørdag den 22. April 2017

- Bilag 1: Fuldmagtsblanket
- Bilag 2: DMU's regnskab 2016
- Bilag 2: Bestyrelsens forslag til vedtægtsændring

Til medlemsklubberne

### **34. REPRÆSENTANTSKABSMØDE**

Der indkaldes herved til:

#### **Ordinært repræsentantskabsmøde**

Lørdag den 22. april 2017, kl.11.

Roskilde Flyveklub, Lufthavnsvej 30, 4000 Roskilde

Vi håber på flyvevej, så der kan flyves til Roskilde.

#### **Program:**

11:00 - 11:30	Kaffe & Rundstykker
11:30 - 13:00	Repræsentantskabsmøde
13:00 - 13:30	Frokost
13:30 - ca. 15:30	Repræsentantskabsmøde

#### **Dagsorden:**

1. Registrering af de stemmeberettigede
2. Valg af dirigent
3. Årsberetning 2016
4. Regnskab 2016
5. Indkomne forslag
6. Budget, Kontingent
7. Valg af
  - 4 bestyrelsesmedlemmer (2 år)
  - På valg er:
    - Knud Nielsen (genopstiller)
    - Hjalmar Nielsen (genopstiller)
    - Jacob Pedersen (genopstiller)
    - Paul Harrison (genopstiller)
    - 2 suppleanter (1år)
    - 2 revisorer
8. Fastsættelse af sted for næste års repræsentantskabsmøde
9. Eventuelt

Vedtægterne - sidst ændret i 2015 – Findes på hjemmesiden [www.flyvdmu.dk](http://www.flyvdmu.dk) under punktet Om DMU /vedtægter

Vi gør opmærksom på, at forslag fra medlemsklubberne skal være bestyrelsen i hænde senest 2 uger før mødets afholdelse. Husk ved ændringer i klubbestyrelsen altid at meddele DMU, hvem klubbens tegningsberettigede er, jvf. § 13.

Jvf. § 9 skal klubbernes repræsentanter møde med skriftlige fuldmagter underskrevet af formanden for flyveklubben. Disse ombyttes ved mødet med stemmesedler. Repræsentanter kan kun repræsentere egen flyveklub

**Tilmelding** er - af hensyn til frokosten – nødvendig, senest mandag den 18. april til sekretariatet på [mail@flyvdmu.dk](mailto:mail@flyvdmu.dk) eller tlf. 78 78 21 90, helst klub vis.

**Uden tilmelding vil der ikke blive serveret frokost – dette i bestræbelser på at minimere omkostninger.**

**Klubmedlemmer ud over repræsentanterne er også meget velkomne!**

## Bestyrelsen 2016/2017

Formand	Knud Nielsen	Horsens Flyveklub
Næstformand	Hjalmar Nielsen	Haderslev Flyveklub
Kasserer	Ivan Svendsen	DMU Ringsted
Best. medlem	Paul Harrison	Holbæk Flyveklub
Best. medlem	Jacob Pedersen	Haderslev Flyveklub
Best. medlem	Henrik Værø	Roskilde Flyveklub
Best. Medlem	Henning Romme	Lolland-Falster Motorflyveklub
1. Suppleant	Rasmus Nielsen	Lolland-Falster Motorflyveklub Roskilde
2. Suppleant	Jørn Møller	Viborg Flyveklub
Revisor (intern)	Eigil Jespersen	Ejstrupholm flyveklub
Revisor (ekstern)	Kresten Dalum	Partner Revision Brande

### Stabsfunktioner:

Forretningsudvalg:	Formand, næstformand og kasserer
Kontingentopkrævning:	Ivan Svendsen
WEB redaktion:	Merete Strandberg /Knud Nielsen
Medlemsregistrering	Merete Strandberg
DMU Sekretariatet	Merete Strandberg

### DMU-udvalg:

Uddannelsesudvalg:	Hjalmar Nielsen, Henning Romme
PR-udvalg/ Mini Guide:	Merete Strandberg
Teknisk Udvalg:	Paul Harrison
Turflyvning:	Carsten Svendsen/Henning Romme/ Jean Nygaard
Unionshåndbog	Merete Strandberg ,Sekretariatet

### DMU repræsentation i nationale organisationer:

KDA/Trafik- og Byggestyrelsens	
Teknik & Luftrumsudvalg:	Paul Harrison
KDA Repræsentant Friluftsrådet	Louis Røvs Hansen
KDA, Uddannelsesudvalg:	Henning Romme
KDA, PR-udvalg:	Ivan Svendsen
Rådet for større flyvesikkerhed	Hjalmar Nielsen
Trafik- og Byggestyrelsens Kontaktudvalg	Knud Nielsen, Merete Strandberg, Henning Romme Henrik Værø

### Internationale relationer:

NCM (Nordic Co ordination Meeting)	Knud Nielsen / Vagn Jensen
Europe Air Sports og EASA	Knud Nielsen / Merete Strandberg
European Powered Flying Union	Knud Nielsen / Merete Strandberg

## Medlemsoversigt pr. 1. januar 2017

				31-12-2016		31.12.15	31.12.14
Klub	Medlemmer	Stemmer	+/-	Medlemmer	Stemmer	Medlemmer	Medlemmer
AE-Pilotclub	3	1	0	3	1	3	3
Alssund Flyveklub	Ophørt	0	-6	6	1	5	9
AOPA Danmarks Flyveklub	16	1	1	15	1	15	13
Bellanca Klubben	2	1	0	2	1	2	3
Billund Motorflyveklub	54	2	0	54	2	52	50
Bornholms Flyveklub	7	1	0	7	1	8	9
Brædstrup Flyveklub	6	1	-1	7	1	4	4
DMU Ringsted	54	2	-1	55	2	54	60
Ejstrupholm Flyveklub	6	1	1	5	1	4	4
Flyveklubben Bluair	Ophørt	0	-6	6	1	5	5
Fyns Flyveklub	37	1	-1	38	2	38	42
Grenå flyveklub	9	1	-1	10	1	9	9
Haderslev Flyveklub	21	1	1	20	1	20	21
Herning Motorflyveklub	33	2	-7	40	2	40	59
Holbæk Flyveklub	22	1	-5	27	1	23	17
Horsens Flyveklub	24	1	0	24	1	24	35
IBM Klubbens Flyvesektion	Ophørt	0	-1	1	1	1	1
Kalundborg Flyveklub	9	1	0	9	1	10	8
Lolland-Falster	49	2	-5	54	3	67	69
Midtjysk Flyveklub	87	3	9	78	3	54	39
Nordals Flyveklub	11	1	1	10	1	10	11
Nordvestsjælland Flyveklub	12	1	-6	18	1	13	13
OYIBM-Føroyar	2	1	0	2	1	2	2
Randers Flyveklub	95	4	-2	97	4	99	114
Roskilde Flyveklub	300	10	29	271	9	241	225
Samsø Flyveklub	Ophørt	0	-1	1	1	2	2
Sindal Flyveklub	27	1	-2	29	1	28	30
Skive Motorflyveklub	18	1	0	18	1	16	17
Sæby Flyveklub	20	1	-2	22	1	21	25
Thisted Flyveklub	16	1	-1	17	1	18	18
Tønder Flyveklub	26	1	-1	27	1	26	26
Vamdrup Flyveklub	14	1	0	14	1	17	25
Viborg Flyveklub	42	2	-3	45	2	50	44
Ærø Flyveklub	8	1	-2	10	1	10	10
Ølgod Flyveklub	5	1	0	5	1	5	5
Ålborg- Nørresundby Flyveklub	2	1	-1	3	1	4	
Aarhus Air Club	Ophørt	0	-5	5	1	13	27
Aarhus Flyveklub	3	1	-1	4	1	5	4
Helikoptergruppen	2	1	0	2		2	1
<b>Ekstraordinære DMU medlemmer</b>	15	0	-2	17		15	16
<b>I alt 35 Klubber</b>	<b>1057</b>	<b>53</b>	<b>-21</b>	<b>1078</b>	<b>58</b>	<b>1038</b>	<b>1119</b>

## **Bestyrelsesarbejdet**

Bestyrelsen har i den forløbne periode afholdt 5 bestyrelsesmøder. Derudover har der været livlig aktivitet med deltagelse i udvalg, møder samt en intensiv informationsudveksling via e-mail. Samarbejdet med AOPA / Dulfu / KZ&V fungerer godt og sammen opnår vi gode resultater over for myndighederne.

Det forløbne år har været præget af indkøring af Dulfu's sekretariats funktion i Motorflyvningens Fællessekretariat som jo ejes og drives af DMU. Den medarbejder vi først ansatte valgte at sige op først på året på grund af manglende samarbejdsevne fra hendes side. Det førte til at vi igen måtte i gang med en ansættelsesrunde og vi var så heldige at få mulighed for at ansætte Pernille Krogsgaard som udfylder pladsen til meget stor tilfredshed.

Det er med stor beklagelse at vi har måttet acceptere at Henning Romme, af personlige årsager, med omgående virkning udtrådte af bestyrelsen i begyndelsen af marts 2017. Henning vil blive savnet for sit store engagement og betydelige arbejde for DMU. 1' suppleant Rasmus Nielsen er indtrådt i bestyrelsen i resten af Hennings periode.

## **Medlemssituationen**

Det er beklageligt at vi ser klubber ophøre i det forløbne år, ikke mindre end 5 og det giver en samlet medlemstilbagegang på 21 medlemmer. Kun 6 klubber har medlemsfremgang. Årets topscorer er i 2016 igen Roskilde Flyveklub med en fremgang på 29 medlemmer skarpt forfulgt af Midtjysk Flyveklub med en fremgang på 9 medlemmer. Medlemstilbagegangen skal dog tages med et gran salt fordi der altid er en del swingdørsmedlemmer som udmeldes på grund af restance og dukker op igen i løbet af første kvartal.

Vores kontrollantordning giver løbende nye medlemmer. Vi håber selvfølgelig at de pågældende klubber gør et arbejde for at fastholde de nye medlemmer, som aktive medlemmer i klubben. Unge mennesker er en tiltrængt tilgang til de enkelte klubber, hvor gennemsnitsalderen ellers stiger hvert år.

De ekstraordinære medlemmer er medlemmer, som ikke har mulighed for at indmelde sig i en lokal klub f. eks. på grund af stor afstand til en af vores medlemsklubber, men som alligevel gerne vil være medlem af DMU. Vi henviser altid sådanne medlemmer til nærmeste flyveklub, før vi accepterer dem som ekstraordinære medlemmer.

Vi ønsker os stadig en organisationsprocent på 100 % af PPL/LAPL piloter. Seneste opgørelse fra Trafik- og Byggestyrelsen over aktive piloter ser således ud:

- 1514 PPL(A)
- 13 LAPL(A)
- 111 PPL(H)
- 1 LAPL(H)

Det vil sige at DMU burde omfatte 1639 piloter, så der er lidt at arbejde på. Det er først og fremmest flyveklubber, som ved aktiviteter, f.eks. åbent hus og lignende, kan tiltrække nye medlemmer.

Det bliver mere og mere attraktivt at være medlem af DMU, da vi bl.a. stadig får flere medlemsfordele på hylderne.

Vores forsikringsaftale med Risk Point har hele tiden tilgang men der måtte gerne være endnu flere som benytter sig af tilbuddet. For helikoptere er besparelsen meget markant.

Vi må igen gøre opmærksom på vores Web-baserede medlemssystem. Vi modtager stadig e-mail fra medlemmer, der ønsker deres data rettet og vi svarer altid med henvisning til at de selv kan opdatere ved at logge ind. Alle medlemmer har sidst i januar modtaget et medlemskort. I følgeskrivelsen, opfordres der til at logge ind for at tjekke adresse og indtaste eventuelle mangler, herunder e-mail, telefonnummer m.m. Vi har desværre igen i år fået en del breve tilbage på grund af forkert adresse. Husk at klub administratorer selv udmelder medlemmer og kan gøre det helt frem til 31-12 kl 23:59. Ydermere kan klubadministratorer til enhver tid downloade og udskrive en aktuell medlemsliste for egen klub.

### **Økonomi**

Indførelse af helårlig kontingentbetaling har medført store lettelser i administrationen. Ny indmeldte i 2016 er blevet faktureret kvartalsvis for den resterende del af året.

DMU's økonomi er god og vi kan i det forløbne år notere et beskedent underskud. Administrations bidraget fra Dulfu er forhandlet til et større beløb, da det har vist sig at tidsforbruget er mere omfattende end først antaget. Vi forventer at 2017 vil give overskud.

### **Stabsfunktioner**

Stabsfunktionerne er som det ses på oversigten.

DMU Crew Card, der er gratis for DMU medlemmer, giver gode rabatter på hotelophold, bil leje, mv. Kortet er ligeledes godt som legitimation i lufthavne, hvor der på grund af stigende sikkerhed kræves billede legitimation.

Air Crew Card udstedes automatisk hvert år når certifikatnummer og brugbart billede er uploadet på medlemssiden. Ubrugelige billeder vil blive slettet.

Krav til billede kan ses på [www.flyvdmu.dk](http://www.flyvdmu.dk)

### **Klubformandsmøde**

Klubformandsmøde blev afholdt i Billund i Flyveklubs lokaler d. 30 oktober.

Der var ud over bestyrelsen fremmødt 13 klubber, i alt 26 deltager.

Referatet findes på DMU's hjemmeside.

[https://flyvdmu.dk/log/images/referat\\_form\\_2016.pdf](https://flyvdmu.dk/log/images/referat_form_2016.pdf)

### **Fly forsikring**

Sirius er overtaget af Beta Forsikring, som igen er ejet af Alfa Forsikring.

Beta re-forsikrer i Sirius, men forsikringstagerne har ingen indflydelse på hvor der re-forsikres.

Vores samarbejde med Beta Forsikring er ophørt.

Vi er bekendt med at Beta tilbyder yderst urealistisk og billig forsikring, men som regel holder den billige pris kun et års tid, hvorefter der er en markant stigning i præmien.

Vi opfordrer i stedet at indhente tilbud ved vores aftalepartner Risk Point, som tilbyder DMU rabat på 10% på hele præmiesummen (5% for helikoptere).

Skifter man fra en forsikring, hvor man er berettiget til bonus, tilbyder Risk Point 10 % bonus første år.

## **Brændstofudvalg**

Dette afsnit er det samme som sidste år, men stadig relevant

Pr. 1. juli 2015 har SKAT ændret praksis vedrørende afgiftsfritagelse. SKATs nye praksis sker på baggrund af to afgørelser fra EU Domstolen, der fastslår, at fritagelse for afgift på flybrændstof alene gælder i tilfælde, hvor der leveres tjenesteydelser med fly mod vederlag. EU Domstolen har dermed anlagt en fortolkning, der betyder at udelukkende flyvning, hvor der faktureres for en ydelse i umiddelbar tilknytning til flyvningen kan afgiftsfritages. Det er vigtigt at der faktureres for flyvningen som sådan, og ikke for flyleje alene, idet EU Domstolen udtrykkeligt har udtalt at flyleje i sig selv ikke giver adgang til afgiftsgodtgørelse. Er det muligt at indrette sig i overensstemmelse med ovenstående, er vores anbefaling at man anmoder SKAT om fortsat bevilling til afgiftsfritagelse.

Udover ovenstående eksempel er der selvfølgelig fortsat mulighed for afgiftsfritagelse ved skoleflyvning, svæveflyveoptræk, faldskærmsflyvning og andre serviceydelser, der knytter sig direkte til flyvningen. Flere medlemmer har også haft besvær med at få en ny bevilling og vi har i den forbindelse været behjælpelig med dialogen til SKAT.

## **Teknikudvalg**

### **8,33 KHZ**

Der har i årets løb været fulgt op på fremdriften med at implementere 8,33 KHz i dansk luftrum.

Trafik- og byggestyrelsen har anmodet Netværkskoordinatoren (EUROCONTROL) om udsættelse i de lavere luftrumsområder i Danmark. Forslaget er modtaget, men kan ikke umiddelbart imødekommes før der er foretaget simulering af konsekvenserne. Da radiosignaler breder sig ud over landegrænsen er det planen i sommeren 2017 at simulere konsekvenserne af Danmarks og andre landes anmodninger.

Det forventes at anmodningerne først kan besvares (positivt eller negativt) i efteråret 2017

I 2016 modtog CAA UK midler fra EU's transportfond til at substituere udskiftning i den britiske GA flåde. I 2017 har DMU støttet AOPA Danmarks tilslutning til et europæisk konsortium, der har ansøgt samme EU fond om støtte. Om ansøgningen bærer frugt ved DMU først midt på sommeren 2017. Der er anmodet om midler til at substituere installation af nye radioer i det danske GA og sportselement. Ansøgningen gælder alle luftfartøjsejere, uden skelen til foreningstilknytning. Støtten forventes at blive op til 20% af den totale installationsomkostning (udstyr og arbejdstid) inden for visse rammer. Alle opfordres til individuelt at læse nærmere på [www.833.iaopa.eu](http://www.833.iaopa.eu) samt registrere sig herpå. Hjemmesiden burde indeholde alle de nødvendige informationer. Der er udsendt nyhedsmail herom til alle medlemmer.

Opnår Trafik- og Byggestyrelsen en lempelse fra EUROCONTROL, forventes det at gælde VFR flyvning i luftrum D, E og G. Derimod bliver flyvning i luftrum C i Billund, Roskilde og Kastrup TMA omlagt til 8,33, uden mulighed for undtagelser.

Ligeledes vil NAT VFR over 3000 FT blive pålagt 8,33, da den vil blive betjent af sektorer der er omlagt til 8,33.

Et plaster på såret er at der ikke mere er krav om 2 radioer hvis flyet er IFR registreret. Til gengæld skal man nu ved udlandsflyvning individuelt gennemgå de enkelte landes krav til udstyr. Kravene står i de enkelte landes AIP under GEN 1.5

EASA udsendte i 2014 en ny certificerings standard om standard ændringer og standard reparationer. (CS-STAN). Dette dokument indfører krav og begrænsninger til udskiftning af udstyr, der tidligere krævede en mindre ændring. Et værksted der har en B2 mekaniker kan installere radioudstyr med en mindre ændring og frigive installationen.

Typiske er antenner ikke medtaget, men til udskiftning er det stadig et stort fremskridt.

## **Rabataftaler**

### **Shell rabataftale**

Shell har nu skiftet navn til Dansk Fuels, men aftalen eksisterer stadig, dog skal tankkortene udskiftes.

Aftalen betyder at DMU medlemmer, som de eneste privatpersoner, kan få et Shell kort med månedlige afregninger. Og der ud over tillige en rabat på 50 øre pr. liter 100 LL.

Det forudsætter dog at medlemmerne bakker op om aftalen og får bestilt et kort, og herefter selvfølgelig også får det brugt. Kun på den måde har vi mulighed for overfor Dansk Fuels at retfærdiggøre en udvidelse af, dels rabatten, dels landene vi kan bruge kortet i.

Bestyrelsen skal derfor opfordre til at alle der læser denne beretning bestiller et Shell kort og ikke mindst også opfordre til, at I gør jeres for at udbrede kendskabet til aftalen DMU har med Dansk Fuels. Det er ganske nemt at få et kort, man klikker blot ind på DMU's hjemmeside og følger vejledningen.

Link: <https://www.flyvdmu.dk/?DocumentID=785&SubID=878>

## **AIR Service Vamdrup**

Denne rabat aftale er opsagt af Air Service Vamdrup pr. 1. januar 2017.

## **Camo**

Aftalen med Flysyn er ligeledes opsagt fra Flysyns side pr. 1 Januar 2017  
Vi arbejder på en anden aftale med et andet selskab, mere herom senere.  
Når Part M-Light vedtages i EASA bliver der lempeligere krav, så CAMO kan undværes. Part M-Light reglerne er også et resultat af internationalt samarbejde og lobbyisme udført af EPFU og EAS.

## **Konkurrenceudvalg**

Der henvises til DMU Sport's hjemmeside [www.dmu-sport.dk](http://www.dmu-sport.dk)  
Vi skal opfordre til at man bruger nogle af sine flyvetimer til konkurrenceflyvning. Det er ikke spor svært og både lærerigt og spændende.

## **DMU unionshåndbog**

Findes på [www.flyvdmu.dk](http://www.flyvdmu.dk). Der kræves medlemslogin for at få adgang til unionshåndbogen.

## **Turflyvning**

Den årlige DMU tur gik til Tallinn.  
Som sædvanlig en fin tur med mange fly fyldt med glade deltagere.



Der var indlagt en mellemlanding på Norrköping Flyveplads, hvor den lokale flyveklub serverede Pyt i Panne. Denne mellemlanding gav visse problemer med lang ventetid på grund af flyveledelsens håndtering af de mange fly, alle nåede dog at få noget at spise.

Turen videre derved bød på fint vejr og problemløs flyvning og fin organisation på Tallinn Flyveplads.

Hjemturen foregik også i fint vejr, nogle udviste mod og fløj direkte over Østersøen, andre over syd Finland og Ålandsøerne.

Mange havde planlagt mellemlanding igen i Norrköping, men de havde i mellemtiden meddelt at de ikke havde mere Avgas 100LL. Måske var de ikke kommet sig over stresset fra da vi landede der på udturen og måske ville de ikke udsættes for over 40 danske fly igen.

Flere mellemlandede derfor på Vestervig, hvor vi var yderst velkommen og hvor der var masser af Avgas 100LL. Klubben afstod fra at opkræve startafgift, det var ”on the house”.

Igen en fin tur, der denne gang heller ikke bød på så meget fod sport. Vi fik bl.a. set hvor Dannebrog faldt ned fra himlen.

Stor tak til Knud Pinholt og John Jensen for en fin tilrettelagt tur.

### **Kontaktmøder mellem Trafik- og Byggestyrelsen og Unionerne**

DMU har deltaget i de to halvårslige møder i Trafik- og Byggestyrelsen (TBST) sammen med de øvrige unioner.

Vi prioriterer forberedelsen og deltagelsen i møderne højt, da det er et konstruktivt forum for os at fremføre emner af principiel karakter for ledende personer i TBST.

Møderne har på det seneste været forbundet med en del kritik fra nogle unioners side. Møderne er ineffektive en kritik DMU kan tilslutte sig. Vi har oplevet at TS nedprioriterer vores emner til fordel for sine egne og i flere tilfælde udebliver TBSTs efterfølgende aktion på emnerne.

Med baggrund i kritikken har TBST besluttet at sætte unionsmøderne på pause og i stedet tilbyde bilaterale møder med hver enkelt union.

Nedenfor er et udpluk af de emner vi har rejst på kontaktmøderne. Der er nogle gentagelser fra sidste år, da de endnu ikke er afklaret.

#### **Anerkendelse af medical til fornyelse af Kørekort**

Denne sag har nu stået på i 3 år og vi har endnu ikke fået en afgørelse. En af årsagerne er, at spørgsmålet har været på rundtur i forskellige ministerier, men er nu igen havnet ved TBST. Det er underligt at en så simpel sag, skal trække så langt ud. Ikke mindst set i lyset af at en medical er langt mere omfattende end en lægeattest til kørekort.

#### **Part SERA** (Standardised European Rules of the Air)

DMU har i samarbejde med AOPA indsendt kommentarer til TBST vedrørende arbejdet med Part SERA, i forhold til at sikre at der sker færrest mulige forringelser i brugen af luftrummet for privatflyvningen. Senest er der sket lempelser i forbindelse med krav til VFR natflyvning.

#### **Flymedicinsk Klinik**

Vi har forespurgt hvad der gøres for at sikre kvaliteten af de undersøgelser der foretages. Dette set i lyset af at vi har oplevet en meget uheldig sag med et medlem som blev underkendt på et forkert grundlag. Vi har i skrivende stund fortsat ikke fået et svar på dette.

**Manglende opdatering af VFG**

Vi har flere gange understreget overfor TBST vigtigheden af en opdateret VFG. Approach Chart mangler også opdatering, hvilket er et vigtigt led i ønsket om at minimere uautoriseret indtrængen i luftrum.

**Krav til udstyr i fly**

I forhold til BL 1-12 og de kommende EASA regler er der store forskelle på kravene til udstyr, særligt for IFR udstyrede fly. Vi har bedt TBST om en præcisering da EASA krav er lempeligere i forhold til BL 1-12.

**Fly indregistreret udenfor EU**

Vi har flere gange vendt emnet med TBST og har bedt TS om at forholde sig til Basic Regulation 216/2008. TS har afvist disse fly at have base i Danmark på trods af at Basic Regulation udtrykkeligt angiver hvilke krav der er gældende for disse fly.

**Regelforvirring**

Der hersker en generel forvirring blandt brugerne om hvilke regler der hvor EU og danske regler kolliderer. TBST har generelt kommunikeret ud at EU reglerne har forrang, men i praksis oplever vi alligevel at TBST administrerer efter gamle BL-ere og regler som vi anser afløst af EU regler. Vi har indsendt 9 eksempler herpå.

**Sikkerhedsvurdering af mindre flyvepladser**

Flere mindre flyvepladser, herunder private pladser, er belvet indkaldt til info-møde om nye krav til sikkerhedsvurdering. Vi har bedt TBST om en uddybning af baggrunden herfor og har sat spørgsmålstegn ved udvælgelsesgrundlaget.

**Status på fly for VFR, NAT-VFR og IFR**

Med de nye EASA OPS regler er udstyrskraverne lempet i forhold til BL 1-12, jf. også TBST AIC B15/16. EASA OPS reglerne er mere performance orienteret. F.eks. afhænger kravene til f.eks. navigationsudstyret af behovet under den konkrete flyvning. Dette harmonerer ikke med flyets dokumentation, hvor det fortsat står under godkendelse af flyvehåndbogen om flyet er godkendt til VFR, NAT-VFR eller IFR.

Hvis flyveklubbens medlemmer har emner af principiel karakter, som ønskes behandlet på møderne med TBST, kan disse indsendes til [mail@flyvdmu.dk](mailto:mail@flyvdmu.dk). DMU forbeholder sig ret til at vurdere hvorvidt emnet egner sig til behandling på møderne.

**Droner**

Det ligger uden for al tvivl at droner er et område i rivende udvikling. Droner vil tilkæmpe sig ret til luftrum. Dette vil lykkes for dem, da massiv kapital og stærke interesser står bag udover Politikernes velvilje er også tilstede, da de lugter arbejdspladser.

Der har senest været en høring af Dronebekendtgørelse om flyvning med droner udenfor bymæssigt område.

I udkast til dronebekendtgørelse fremgår det af § 13, stk. 5:

*Flyvning må ikke ske nærmere end 5 km fra en bane på en offentlig godkendt flyveplads og 8 km fra en bane på en militær flyvestation.*

Det er meget bekymrende at der ved flyvning med droner er risiko for at flyvesikkerheden nedsættes på de flyvepladser, som ikke er offentlig godkendte. Der er ganske mange private flyvepladser med relativ høj flyveaktivitet, som i lige så høj grad

som de offentlige godkendte flyvepladser, har behov for at blive beskyttet af et afstandskrav.

I vores høringssvar foreslår vi et afstandskrav for en privat flyveplads på 3 km fra baneenderne.

Senest har vi hørt at luftrummet over Storebælt lukkes i perioder over sommeren, via Notam, fordi der flyves med droner, som opsamler udstødningssgas fra passerende skibe.

Dette betyder f.eks. at der er udsigt til at Korsør flyveplads lukkes i perioder, hvilket er helt uacceptabelt.

Der er ingen tvivl om at DMU i fremtiden må bruge mange resurser på at modarbejde indskrænkning af luftrum og periodevis lukning af flyvepladser.

### **PPL teoriprøver**

DMU arbejder fortsat på en billiggørelse af teoriprøver, men vi ved ikke på nuværende tidspunkt hvordan det kommer til at ende.

Vi arbejder fortsat på at få rettighed til afholdelse af teoriprøver

DSVU kan selv afholde teoriprøver og senest er Dulfu nu også kommet med i denne ordning, hvilket har gjort teoriprøve markant billigere for denne medlemsgruppe.

Det har desværre en negativ effekt for andre medlemmer fordi, der bliver færre til at betale de udgifter Trafik- og Byggestyrelsen (TBST) har til prøverne og dermed højere prøvegebyrer

Afholdelse af PPL teoriprøverne har efter indførsel af EASA ændret sig en smule i indhold, men meget i formen.

Det har betydet at der nu afholdes 8 i stedet for 4 delprøver, hvilket selvfølgelig straks har gjort gebyrerne til TBST dobbelt så dyre, men dog med flere prøvedatoer.

TBST begrundelse for dette er, at der skal skabes basis for en digital platform for afholdelse af teoriprøverne fremover, men hvornår står stadig hen i det uvisse

Dette til trods for at der nu er et panel af personer fra branchen som vederlagsfrit deltager i udarbejdelsen af nye teori spørgsmål, som bl.a. er en af begrundelserne til de høje gebyrer.

Tillige har TBST valgt ikke længere at offentliggøre prøverne og nægter indsigt i spørgsmålene. Det betyder at de pædagogiske muligheder for underviserne med at bruge spørgsmålene efterfølgende til at se fejl og mangler i undervisningen, samt mulighed for at korrigere TBST ved fejl i prøverne, ikke længere eksisterer.

Eleverne gives mulighed for at klage en time umiddelbart efter afholdelse af prøven. Dette er stort set uden praktisk betydning da en elev ofte helt naturligt ikke kan overse spidsfindigheder i spørgsmålenes formulering, og især ikke efter en måske lang dag med flere eller alle enkeltfags prøver.

I mange af prøverne, i den nye prøveform, har der været betydelige fejl i spørgsmålene og manglende bilag. Klager eleven over spørgsmål, bliver klagen afgjort af den ansvarlige tilsynsførende Dette i direkte modstrid til gældende BL 6-6.

DMU gør hvad der er muligt for at ændre denne urimelige måde at afholde prøver på og for at sikre brugerne en ordentlig og fair behandling og hjælper gerne TBST af med denne arbejdsbyrde, så også gebyrerne bliver sammenlignelige med andre unioner.

Det er ikke lykkedes at komme igennem med vores synspunkter og DMU har derfor valgt at klage til Folketinget Ombudsmand. Vi afventer en afgørelse.

## **DMU Kontrollantordning**

Den første PPL(A) Skill Test under DMU's kontrollantordning blev aflagt den 2. marts 2011 og der er frem til i dag aflagt 285 Skill Tests. Det har betydet en samlet besparelse for medlemmer, som erhverver PPL certifikat eller generhverver SEP(land) på i alt mere end 1.650.000 kr.

De nye EASA regler betyder at kontrollanterne nu er stillet frit og kan afholde Skill Tests for andre end de til DMU tilknyttede flyveklubber (Registered Facilities). DMU's krav er fortsat at aspiranten skal være medlem af DMU, via en flyveklub tilknyttet DMU, for at han/hun kan benytte sig af DMU's kontrollantordning.

DMU har fortsat 4 frivillige kontrollanter geografisk fordelt rundt i landet og samarbejdet mellem DMU og kontrollanterne fungerer yderst tilfredsstillende. Vores kontrollanter udviser stor fleksibilitet og vi kan næsten altid imødekomme skolens ønske om prøvedato m.m.

DMU's kontrollant ordning har i den forløbne periode udført 31 certifikatprøver som er lidt færre end de foregående år, men man kan heldigvis sige at der ikke har været tilbagegang i motorflyvningen. Da alle aspiranter skal være medlem af en klub, som er medlem af DMU for at bruge ordningen, er der med sikkerhed tilgået klubberne nye medlemmer. DMU håber på at klubberne tager godt imod og fastholder disse nye medlemmer.

På grund af omkostninger til fornyelse af examiner rettighed hvert 3. år (ca. 8.700 kr. pr. fornyelse til Trafik- og Byggestyrelsen) er DMU prøvegebyret på 600 kr. og dækker de omkostninger, der er forbundet med driften af kontrollantordningen. Husk at DMU's kontrollanter også kan afholdelse af Proficiency Check for fornyelse (renewal) af SEP(land).

## **ATO - Approved Training Organisation**

Den 8. april 2013 trådte EASA Part-FCL reglerne i kraft. Det indebærer bl.a. at den model som vi kender i dag med JAR Registered Facilities ophører og erstattes af EASA Approved Training Organisation (ATO).

De nye regler stiller krav om at alle organisationer, som skoler skal godkendes hertil.

DMU's ATO materiale er nu udleveret til 6 medlemmer/klubber, hvoraf 3 er blevet godkendt, og tilladelsen/godkendelsen af disse er forløbet uden problemer og som aftalt med Trafik- og Byggestyrelsen.

Trafik- og Byggestyrelsen har i januar gennemført inspektion af DMU's ATO og også denne gang uden bemærkninger, hvilket også er DMU's mål. DMU har udarbejdet en Safety Operation Manual for at leve op til de seneste nye krav herom.

EASA har indset at skoling til privat certifikater har behov for lettelser i regelsættet. I den forbindelse ser det ud til, at der frem over vil komme en udgave mellem en ATO og en REQ FAC, kaldet DTO (Declared Training Organisation) Da DMU's ATO er udarbejdet som en ATO light (et begreb som aldrig helt blev beskrevet af EASA), vil den efter det nye være dækkende og kan på nogle punkter forenkles.

## **DTO – Declared Training Organisation**

Inden længe forventes DTO vedtaget. Det betyder at vi stort set får de gamle Registered Facilities tilbage, til brug for uddannelse og skoling. I modsætning til ATO skal der ikke godkendes noget som helst og registreringen består blot i et par A4 sider som udfyldes. Det betyder at små klubber igen kan uddanne uden det store papirvælde en ATO kræver. Igen et resultat af internationalt samarbejde i EPFU og EAS.

## **Sprogtest**

Sprogtest som rent organisatorisk er lagt i KDA er nu oppe på over 1000 test. Alle givet uden omkostninger for DMU medlemmer.

Det kan være svært at sætte tal på denne besparelse for vores medlemmer, et forsigtigt skøn må vel være omkring et sekscifret beløb.

## **Danske særregler**

DMU og AOPA har i fællesskab ved flere lejligheder påpeget over for Trafik- og Byggestyrelsen at der findes en række danske særregler på privatflyvningsområdet, som er unødigt restriktive i forhold til andre lande omkring os og at vi ønsker disse særregler fjernet hurtigst muligt, så vi i Danmark ikke stilles ringere end vore EU medborgere.

Trafik- og Byggestyrelsen udpegede privatflyvningsområdet som pilotprojekt for ”oprydning” af danske særregler. Som tidligere nævnt er der indkommet mere end 30 forslag som efterfølgende er behandlet i Trafik- og Byggestyrelsen og nogle er der endnu ikke taget stilling til. De forslag der blev afvist forsøger vi fortsat at få gennemført, men må konstatere at der endnu i skrivende stund ikke er taget stilling til en del af forslagene.

## **Oplæg til øget udbredelse af GPS approaches**

DMU har sammen med AOPA og flere flyvepladser i 3 år arbejdet med Trafik- og Byggestyrelsen (TBST) for at nå frem til et koncept, der muliggør øget udbredelse af IFR GPS procedurer til VFR pladser, såkaldte Cloud Break procedurer.

Konceptet kendes fra andre lande og gør det muligt at bruge en godkendt procedure til at komme under skyerne, hvorefter selve landingen sker VFR. Branchen har i den sammenhæng udarbejdet et detaljeret koncept og tilhørende risikovurdering som blev afleveret til TBST for over et år siden.

TBST har nu sendt et forslag i høring, der desværre er meget langt fra det ønskede.

Der lægges udelukkende op til at blåstemple den praksis som TBST allerede har fulgt de sidste par år, nemlig kun at godkende lægehelikoptere og visse private pladser.

Efter 3 års arbejde må vi konkludere at opgaven ikke er løst. Det er stærkt beklageligt fordi vi ikke kan høste de sikkerhedsmæssige gevinster ved at flere og flere fly udstyres med GPS.

Vi fortsætter selvfølgelig arbejdet ufortrødent og har i marts 2017, i samarbejde med AOPA Danmark, indsendt et stærkt kritisk høringssvar.

Imens er IFR piloter der skal gennem et skylag for at lande på en VFR plads fortsat nød til selv at finde et egnet sted for deres nedstigning i ukontrolleret luftrum og selv vurdere hvilken højde de kan gå ned til under hensyntagen til terræn og forhindringer.

## **Rådet for Større Flyvesikkerhed**

Rådets hjemmeside: <http://www.flyvesikkerhed.dk>

Rådets formål er at fremme sikkerheden i forbindelse med flyvning.

Formålet søges opnået ved en aktiv virksomhed rettet mod alle grene af flyveaktiviteten inden for dansk territorium gennem en repræsentativ sammensætning af rådets medlemmer.

Rådet har i årets løb igen arbejdet meget med området flyvesikkerhed. Ikke alle emner er direkte relateret til GA området, men så lidt alligevel. Der er ændret på det økosystem der er på Saltholm. Det skulle ikke interessere os så meget. Men alligevel: Det har bevirket, at der over en kort årrække er udviklet en bestand af gæs på over 5000 stk.

Det er denne bestand og deres fourageringsområder, der har vakt interesse og også nogen bekymring. Fuglenes flyveområde er indenfor Københavns Lufthavns ind- og udflyvningsområde. Der arbejdes på sagen, så der er ikke nogen speciel fare forbundet p.t. med ændringerne.

Men det, at der over en kort årrække, er et område der kan blive fyldt med anderledes fugle, det er et opmærksomhedspunkt, som kan have manges interesse.

Rådet har i årets løb arbejdet med produktion af et kursushæfte, visende de tilbud der kan rekvireres fra Rådet.

I hæftet tilbydes 12 kurser, der kan rekvireres hos rådet eller via KDA, til afholdelse i din flyveklub. Kurserne er gratis.

Nærmere information: [info@flyvesikkerhed.dk](mailto:info@flyvesikkerhed.dk)

Link: <http://www.kda.dk/archive/BULLETTIN/Raadets%20kursuskatalog%202016-17.pdf>

Kontakt til Rådet kan også gå fra brugere til rådet. Såfremt du har en god ide, så mail til rådet.

## **Trafik- og Byggestyrelsens Gebyrudvalg**

Dette udvalg er nedlagt, nok mest fordi årsgebyrerne er afskaffet.

Vi kan fortsat glæde os over ikke mere at skulle betale næsten 800 kr. årligt for at have et certifikat og flere tusinde kroner for at eje et fly.

Igen en succes, som DMU kan føje til positivlisten.

## **KDA**

DMU er medlem af Kongelig Dansk Aeroklub (KDA), sammen med 9 andre unioner. Fælles for disse unioner er, at vi på en eller anden måde bruger luftrummet til at dyrke vores interesse.

KDA er en paraplyorganisation, hvor vi sammen kan koordinere de opgaver og problemer, vi møder på tværs af unioner.

Det har i årets løb vist sig, at der er et forskelligt syn på unionernes behov for KDA og deres sociale indstilling og sammenhold vedrørende bibeholdelse af vores rettigheder eller muligheder i det danske luftrum m.v. DMU har været fortalere for anvendelsen af KDA, som koordinerende bindeled ved opgaver der havde flere unioners interesse. Der har imidlertid indenfor det forløbne år vist sig en anderledes holdning til dette. DSvU, DFU, DULFU & DHPU har sat sig

sammen og vil arbejde for, som de skriver, at spare medlemmerne for penge. Vi betaler p.t. 200.- dkr i årligt kontingent pr. unionsmedlem til drift af KDA. For dette beløb for vi passet vores opgaver, hvor der er et sammenfald af interesser med en eller flere unioner. Vi har adgang til et KDA sekretariat, hvor der er gode faciliteter til møder og kurser, samt arbejdskraft til sortering, formidling og ofte også løsning af opgaver.

Generalsekretæren har kontor i KDA Huset, Roskilde Lufthavn. Dermed er han centralt placeret i forhold til møder, som ofte er i hovedstadsområdet.

DMU har et godt samarbejde med KDA, og DMU besætter for tiden formandsposten i KDA, hvilket vi er godt tilfreds med. Særligt i forhold til den drift der nu er kommet. KDA var blevet noget slap i krogene på mange punkter. Også økonomisk var det ved at gå helt galt indtil 2013. Den tidligere bestyrelse fik hele egenkapitalen til at forsvinde og kørte det så skidt for KDA, at det også kostede FLYV livet, som et KDA drevet blad.

Det nye formandskab og den nye bestyrelse har rettet helt op på både økonomi og drift, hvilket vi er godt tilfreds med. Og hvad går utilfredsheden for tiden så ud på? KDA har arbejdet, men kommunikationsudvalget, der har medansvaret for kommunikationen, har anvendt sin arbejdskraft på andre opgaver, således at resultatet er blevet, at der er sluppet for lidt oplysning ud om, hvad der bliver arbejdet med og hvilke resultater der er opnået.

Desuden har et flertal af unionerne tidligere besluttet, at information fra KDA skal gå til unionskontorerne, og derfra videre til medlemmerne i unionerne. Det er ikke alle unioner der har fulgt den aftale, hvorfor KDA er blevet noget usynlig for medlemmerne. DMU har udsendt al information via sekretariatets nyheds mails.

Det ser nu ud til, at den gruppe, der kalder sig Rationalisterne, har fået held til at begrænse kontingentet til KDA, således at det fra kommende år vil koste væsentligt mindre end de 200 kr. pr. medlem. Til gengæld vil KDA i fremtiden formentligt udelukkende være bemanded med frivillig arbejdskraft. Opgaverne vil blive sorteret og fordelt til løsning i frivillige arbejdsgrupper uden Manpower til facilitering og løsning fra KDA. DMU mener ikke det er den rigtige udvikling, og ser et stort behov for et tæt samarbejde på tværs for at skabe de bedst mulige vilkår for flyvningen. Der vil fortsat være mange udfordringer i forhold til luftrum, nye regelsæt og muligheder for at løfte opgaver for myndighederne. DMU mener ikke, at det er sidste gang luftrummet eller luftsporten i Danmark "bliver angrebet", hvorfor vi arbejder på en løsning, der fortsat bygger på samarbejde og sikkerhed for medlemmerne og deres muligheder.

På nedenstående link kan læses om hvorledes KDA har arbejdet indtil nu og hvorledes DMU havde håbet KDA fortsatte med sit arbejde.

DMU har haft Agnethe Kähler, Henning Romme & Hjalmar Nielsen i KDA bestyrelsen.

Link:

<http://www.kda.dk/archive/BULLETTIN/170220%20KDA%20oversigt%20over%20arbejdet%20pt..pdf>

**FLYV**

Bladet FLYV udkommer hver anden måned og er blevet et rigtigt godt læseværdigt blad.

Som bekendt udgives det af Rune Balle for egen regning. Der kan tegnes abonnement ved at kontakte FLYV - [www.flyv.dk](http://www.flyv.dk)

Vi opfordrer kraftigt medlemmerne til at tegne et abonnement, kun derved sikres at der fortsat findes et dansk tidsskrift der fokuserer på vore interesser.

**KDA miljøudvalg**

Udvalget er nok et af de vigtigste udvalg som KDA har, men synes i øjeblikket ikke at have de store sager.

**AOPA**

Samarbejdet med AOPA udbygges fortsat og vi oplever at samarbejdet gennem Motorflyvningens Fællessekretariat har styrket os i forhold til myndighederne. Der er mulighed for krydsmedlemsrabat til dem der ønsker at støtte det fælles arbejde ved at være medlem begge steder.

**DULFU:**

DMU har fortsat et rigtigt godt samarbejde med Dansk UL-Flyver Union (DULFU) og aftalen om fælles sekretariat blev en realitet fra 1. november 2015. Dette betyder at Motorflyvningens Fællessekretariat, drevet af DMU, nu huser både DMU, AOPA og DULFU.

**KZ&V**

Samarbejdet med KZ&V fungerer også godt hvor vi hver især tager vare om vores respektive områder. Hvis vi har sammenfaldende interesser koordineres disse altid i et samarbejde.

**ERFA-gruppen (Kaffeklubben)**

Den tværfaglige regel arbejdsgruppe i KDA - ERFA-gruppen - blev nedsat i 2007 på initiativ af Jørn Vinther, Dansk Ballon Union, da der var et voksende behov for at samarbejde om den store mængde af regelarbejde EASA producerede.

Arbejdsgruppen kaldes i daglig tale "kaffeklubben" på grund af de spandevise kaffe, der er drukket under gennemlæsning af de efterhånden tusindvis af sider høringsmateriale.

Der er dog heller ikke i 2016 blevet drukket kaffe men udelukkende udvekslet information via e-mail.

Kaffeklubben koordinerer et meget omfattende arbejde med bl.a. udformning af høringssvar i forbindelse med nationale og internationale lovforslag.

Generelt har Kaffeklubben også fokus på grænsedragning mellem EASA's forordning og de nationale myndigheders beføjelser.

Normal praksis er at hvert enkelt union indsender høringssvar til EASA m.fl. i forhold til de fagspecifikke ting, der måtte være kommentarer til.

Jørn Vinter er en meget arbejdsom og vigtig tovholder i dette forum men har nu trukket sig ud af denne gruppe og sat sig selv på pension



I 2016 er arbejdsgruppen sammensætning:

Henning Sørensen - DBu  
Helge Hald - KDA  
Per Wistisen – KDA

Ole Gellert Andersen – DULFU  
Hans Havsager – DULFU  
Hardy Vad – KZ&V  
Knud Nielsen - DMU  
Merete Strandberg – DMU  
Paul Harrison - DMU  
Jacob Petersen – DMU/AOPA

### **Regelarbejdet i DMU**

DMU udarbejder hørings svar til blandt andet EASA og Trafik- og Byggestyrelsen. Regelarbejdet udføres i tæt samarbejde med AOPA. Der kommer til stadighed høringsmateriale fra EASA og Trafik- og Byggestyrelsen, som kræver nøje gennemlæsning og aktion for at tilgodese vores medlemmers muligheder.

Af områder som vi bl.a. har haft fokus på i årets løb kan nævnes:

- Standardised European Rules of the Air (SERA)
- En-route instrument Rating
- Danske særregler
- Dronebekendtgørelse om flyvning med droner uden for bymæssigt område.
- Regelforvirring (kollation af EU og nationale regler)
- Krav om 8,33 kHz
- GPS procedurer
- DTO (Declared Training Organisation)
- AIC – Introduktionsflyvning
- Krav til udstyr i fly ((kollation af EU og nationale regler)
- Høring om indberetning af flyvesikkerhedsmæssige hændelser

### **EPFU**

DMU er medlem af **European Powered Flying Union**, som er kommet til verden på foranledning af de nordiske lande.

Denne Union tæller nu 9 lande og mere en 70.000 piloter i Europa

Vores formand Rene Meier, der også er ansat af EAS som projektkoordinator har bidraget til at EPFU er blevet betragteligt styrket. Hver måned udkommer et Flash nyhedsbrev om aktiviteterne. De uploades også på [www.flyvdmu.dk](http://www.flyvdmu.dk) og på [www.epfu.eu](http://www.epfu.eu)

### **EAS –Europa Air Sport**

EAS er en sammenslutning af Nationale Aero Klubber i Europa, samt Europæiske sammenslutninger af for eksempel Motorflyvere EPFU, Svæveflyvere EGU osv.

DMU er medlem af to veje dels via KDA og dels via EPFU.

Arbejdet i EAS er yderst vigtigt og udføres af en frivillig bestyrelse, bistået af 1 ansat Sekretær, 1 Projekt Manager og en Lobbyist i Bruxelles.

Der er i årene opnået betydelige resultater, f.eks. fritagelse for en-route afgift for privatflyvning, Part M så den blev til at leve med og nu part M-Light og DTO (Declared Training Organisation).

Som i andre organisationer, hvor der arbejdes seriøst, koster det penge og man forudser der i 2019 vil være en forhøjelse på kontingentet med 20%. DMU medlemmerne bidrager til EAS (via KDA) og EFFU med et beløb svarende til 13 kr. pr. medlem pr år. Hvis man ser på de opnåede resultater, er det den bedste investering man kan gøre for at bevare GA flyvningens muligheder. Ser man på det ud fra et forrentningsmæssigt synspunkt, ligger afkastet på et astronomisk antal procent i form af besparelser for medlemmerne.

## **Konklusion**

Det er meget udbytterigt at deltage i de internationale møder og skabe relationer til de øvrige lande. DMU's deltagelse i relevante internationale arrangementer sikrer, at DMU har tilstrækkelig viden og indflydelse til at arbejde for de bedst mulige vilkår for privat- og firmaflyvning i Danmark.

Lige nu kan vi konstatere at EASA er meget påvirkelig for at lette betingelserne for General Aviation, det er uden tvivl affødt at det massive pres, som organisationerne indenfor for privatflyvning har lagt på sine nationale myndigheder, EASA og det politiske forum de seneste år. Det er det store arbejde, som bl.a. DMU og AOPA m.fl. har lagt i lobbyisme og udarbejdelse af EASA høringsvar, som vi ser bærer frugt nu.

Det er så absolut en chance vi må udnytte, så vi kan opnå lempeligere vilkår og dermed billigere flyvetimer. Dette opnås kun ved vedholden deltagelse i de internationale møder, et tæt samarbejde og indsendelse af kommentarer til EASA's høringer. Vi ved at der kommer ændringer til vores fordel, men processen er desværre langsommelig.

## **FAI/GAC**

Deltagelse i dette udvalg påhviler DMU Sport i forbindelse med udliciteringen af konkurrencer

Der er ganske givet aktiviteter som ikke er nævnt i denne beretning, men alle vores aktiviteter beskrives også i vores nyhedsbreve, der udsendes til alle de medlemmer som vi kender e-mail adresse på, samt på vores hjemmeside [www.flyvdmu.dk](http://www.flyvdmu.dk) . Vi mangler stadig e-mail adresser på en del medlemmer og kan kun opfordre til at få rettet adresser, e-mail og andre oplysninger ved at logge ind på hjemmesiden og kontrollere punktet "Mine Data" øverst til højre.

På bestyrelsens vegne



Formand DMU