



**AOPA DMU**

Dansk Motorflyver Union

**ÅRSBERETNING 2018**

og indkaldelse til

**36. REPRÆSENTANTSKABSMØDE**

Lørdag den 27. april 2019

Til medlemsklubberne og direkte medlemmer

Der indkaldes herved til:

**Ordinært repræsentantskabsmøde**  
Lørdag den 27. april 2019, kl.11.  
Hans Christian Andersen Airport (EKOD), cafeen.

Vi håber på flyvevejr, så der kan flyves til Odense.

**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 2018
4. Regnskab 2018
5. Indkomne forslag
6. Budget, Kontingent
7. Valg af
  - 3 bestyrelsesmedlemmer (2 år)
  - På valg er:
    - Paul Harrison (genopstiller ikke)
    - Henrik Værø (genopstiller)
    - Rasmus Nielsen (genopstiller ikke)
  - 2 suppleanter (1år)
  - 2 revisorer
8. Fastsættelse af sted for næste års repræsentantskabsmøde
9. Eventuelt

Vedtægterne - sidst ændret i 2018 – Findes på hjemmesiden [www.flyvdmu.dk](http://www.flyvdmu.dk) under punktet Om AOPA 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 AOPA DMU, hvem klubbens tegningsberettigede er Jvf. § 5

Jvf. § 5 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 22. 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 2018

Formand	Knud Nielsen	Horsens Flyveklub
Næstformand	Jacob Petersen	Haderslev Flyveklub
Kasserer	Ivan Svendsen	DMU Ringsted
Best. medlem	Paul Harrison	Holbæk Flyveklub
Best. medlem	Peer Jensen	AOPA DMU
Best. medlem	Henrik Værø	Roskilde Flyveklub
Best. Medlem	Rasmus Nielsen	Lolland-Falster Motorflyveklub
Best. Medlem	Eli Wallin	AOPA DMU
Best. Medlem	Søren Stenderup	AOPA DMU
1. Suppleant	Jacob B. Jørgensen	AOPA DMU
2. Suppleant	Jørgen Poulsen	AOPA DMU

Revisor (intern)	Eigil Jespersen	Ejstrupholm flyveklub
Revisor (ekstern)	Jannie Bergh	Partner Revision Brande

### Stabsfunktioner:

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

### DMU-udvalg:

Uddannelsesudvalg:	Rasmus Nielsen
PR-udvalg/ Mini Guide:	Merete Strandberg
Teknisk Udvalg:	Paul Harrison
Turflyvning:	Carsten Svendsen / 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:	Rasmus Nielsen
KDA, PR-udvalg:	Ivan Svendsen
Rådet for større flyvesikkerhed	Hjalmar Nielsen
Trafik- og Byggestyrelsens Kontaktudvalg	Knud Nielsen, Merete Strandberg, Ivan Svendsen, 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 2019

	01-01-19			01-01-18	
Klub	Medlemmer	Stemmer	+/-	Medlemmer	Stemmer
Billund Motorflyveklub	56	2	2	54	2
Bornholms Flyveklub	6	1	-1	7	1
Brædstrup Flyveklub	7	1	1	6	1
DMU Ringsted	48	2	3	45	2
Ejstrupholm Flyveklub	5	1	0	5	1
Fyns Flyveklub	29	1	-2	31	1
Grenå flyveklub	4	1	-3	7	1
Haderslev Flyveklub	18	1	0	18	1
Herning Motorflyveklub	35	2	6	29	2
Horsens Flyveklub	23	1	0	23	1
Kalundborg Flyveklub	8	1	0	8	1
Lolland-Falster	43	2	-5	48	2
Midtjysk Flyveklub	111	4	10	101	3
Nordals Flyveklub	12	1	1	11	1
Nordvestsjælland Flyveklub	11	1	0	11	1
Randers Flyveklub	110	4	14	96	4
Roskilde Flyveklub	319	11	6	313	10
Sindal Flyveklub	22	1	0	22	1
Skive Motorflyveklub	20	1	0	20	1
Sæby Flyveklub	17	1	-1	18	1
Thisted Flyveklub	11	1	1	10	1
Tønder Flyveklub	22	1	-4	26	1
Vamdrup Flyveklub	15	1	-1	16	1
Viborg Flyveklub	43	2	0	43	2
Ærø Flyveklub	10	1	0	10	1
Ølgod Flyveklub	4	1	0	4	1
Ålborg- Nørresundby Flyveklub	4	1	-1	5	1
Aarhus Flyveklub	3	1	0	3	1
Helikoptergruppen	3	1	1	2	1
<b>Direkte medlemmer</b>	116	4	101	15	0
<b>I alt 28 Klubber</b>	<b>1135</b>	<b>54</b>	<b>128</b>	<b>1057</b>	<b>48</b>

## **Bestyrelsesarbejdet**

Bestyrelsen har i den forløbne periode været meget travlt beskæftiget.

Efter fusionen med AOPA blev vedtaget i efteråret har der været et stort arbejde med sammenlægningen som nu er ved at være på plads. Dog mangler vi fortsat overførsel af økonomiske midler fra AOPA som forsinkes af de stramme bankregler, men det pågår.

Der er drøftet hvordan vi informerer medlemmerne bedre om hvad der arbejdes med. Vi har derfor dedikeret en arbejdsdag om ugen til Merete til brug for nyhedsformidling, både som nyhedsmail og på Facebook.

Der er også arbejdet med planlægning af Pilot Safety dag, som afholdes på Herning Flyveplads lørdag, den 25. maj.

## **Medlemssituationen**

9 klubber har medlemsfremgang. Årets topscorer er i 2018 Randers Flyveklub med 14 medlemmer, skarpt forfulgt af Midtjysk Flyveklub med en fremgang på 10 medlemmer. Dog bevarer Midtjysk Flyveklub positionen som 2. største klub med et enkelt medlem mere end Randers.

Totalt er der medlemstilbagegang på 128 medlemmer som skyldes direkte AOPA medlemmer.

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 direkte medlemmer er de AOPA medlemmer der ikke før var krydsmedlemmer. Vi får stadig henvendelser om direkte medlemskab som vi i første omgang henviser til vores klubber, men hvis der ikke er interesse for klubmedlemskab optages de som direkte medlemmer.

Vi ønsker os stadig en organisationsprocent på 100 % af PPL/LAPL piloter.

Vi mangler stadig omkring en 1/3 af aktive PPL/LAPL piloter som medlem.

Vi opfordrer alle AOPA DMU medlemmer til at virke som ambassadører for

AOPA DMU og påvirke de piloter der endnu ikke er medlem til at indmelde sig

Vi ved at det er svært at tiltrække nye medlemmer i klubberne, men aktiviteter som f.eks. åbent hus med demo flyveture og lignende, kan tiltrække nye medlemmer.

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 modtager et medlemskort som dog i 2019 er forsinket på grund af omlægningen, men det er på vej. 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 aktuel medlemsliste for egen klub.

## Ungdomsarbejde i AOPA DMU

Stigende gennemsnitsalder i unionen peger på et behov for øget fokus på tiltrækning og fastholdelse af unge piloter.

Smartphones, Facebook og Instagram er alle meget effektive medier til at komme i kontakt med det unge segment og forhåbentlig få vakt en interesse for flyvning. Det er derfor disse midler, der ønskes brugt i en landsdækkende kampagne for at styrke medlemstilgangen. Den grundlæggende ide er at få skabt kontakten vha. en ”Bliv pilot”-side på bla. Facebook/Instagram, hvor der postes motiverende/sjove/lærerige billeder og historier fra flyvningens verden. På siden henvises så til en oversigt over medlemsklubber, flyveskoler mv. hvor håbet er at have samlet en skare af frivillige piloter, der er interesseret i enten at vise sit fly frem, fortælle lidt om certifikatmulighederne i lokalområdet, og måske endda tilbyde en flyve tur. Hvorfor skal man så som det enkelte medlem tilbyde sin dyrebare fritid til sådan et projekt? Jo, dels for forhåbentlig at kunne videregive sin egen passion for at flyve, og måske være med til at skabe næste generation af piloter (og købere til ens GA-fly ☺).

## Økonomi

Indførelse af helårlig kontingentbetaling har medført store lettelser i administrationen. Ny indmeldte medlemmer i løbet af året vil nu blive opkrævet kontingent ved indmeldelsen.

DMU's økonomi er solid og med det forøgede medlemstal giver det jo også større indtægter, dog betyder fusionen med AOPA også forøgede udgifter til internationale møder og selv om vi rejser på ”monkey class” koster det trods alt penge.

## Stabsfunktioner

Stabsfunktionerne er som det ses på oversigten.

DMU Crew Card, har altid været gratis for DMU medlemmer, hvorimod det har været et tilvalg mod betaling for AOPA medlemmer, nu bliver AOPA DMU Crew Card gratis for alle medlemmer, som har uploadet et brugbart billede og deres certifikat nummer på medlemsprofilen. Det 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 Randers i Flyveklubs lokaler d. 4 november.

Der var ud over bestyrelsen fremmødt i alt 25 deltagere.

Referat er udsendt til alle klubformænd

## Fly forsikring

Beta Forsikring vores tidligere samarbejdspartner er så vidt vides et selvstændigt selskab som dog er under skærpet tilsyn af finanstilsynet.

Vores forsikringsaftale med Risk Point ophører desværre ved udløbet af de aktive policer. Det skyldes at forsikringsselskabet Tokio Marine Kiln ikke mere ønsker at forsikre fly da det har været underskudsgivende. Risk Point har forsøgt at finde en ny partner men det er i skrivende stund ikke lykkedes.

Vi forsøger at få en aftale med et andet selskab og må se om det lykkedes.

Desværre betyder det jo også at der bliver færre spillere på flyforsikringsmarkedet og dermed stiger priserne sikkert.

Vi har i øjeblikket forhandlinger med Tryg om en aftale der omfatter alle andre forsikringer med en AOPA DMU rabat. Om de ønsker at gå ind i flyforsikring er pt. uvist.

## **Brændstofudvalg**

Flybrændstof bliver i fremtiden en mangelvare, bl.a. fordi Air BP har opsagt en række flyvepladsers tankanlæg. Tilbage bliver kun de store steder.

På de berørte pladser arbejdes der med at få en aftale om overtagelse af tankanlægget og drive det for egen regning. Det ser ud til at lykkes de fleste steder. En sådan model har eksisteret flere steder, f.eks. Skive, Herning, Rårup, Ringsted. AOPA DMU har senest haft et møde med en udenlandsk leverandør som kan levere markant billigere Avgas 100 LL og UL 91. Dette kræver dog en myndigheds godkendelse til at opkræve energiafgiften og det er vi i fuld gang med at indhente. Det vil ligeledes kræve et system så man altid kender beholdningen i de enkelte tanke, idet der altid vil blive leveret 30.000 liter pr gang, og så må man jo nødvendigvis vide hvor det kan fordeles.

Vi forestiller os et online system hvor de enkelte tankselskaber ugentligt indberetter, hvor meget der er tilbage i tanken.

## **Teknikudvalg**

### **8,33 KHZ**

De fleste har vel efterhånden fået en 8.33 radio installeret fordi man ellers vil være begrænset i sin flyvning.

AOPA DMU har længe arbejdet for bedre adgang til information i cockpittet. TBST har nu endelig godkendt en forsøgsordning og udstedt en sendetilladelse, så det bliver muligt at udsende data på 978 MHz frekvensen, som kan modtages og præsenteres i cockpittet. Systemet er velkendt fra USA, hvor det har været standard længe. Meget eksisterende avionics udstyr vil derfor kunne drage fordel af signalet og bruge det til at vise radarbilleder, TAF, METAR mv.

Har man ikke egnet udstyr, er det for få tusinde kr. muligt at anskaffe en UAT modtager, der kan vise informationen på f.eks. en iPad. SkyDemon har i et par år kørt et tilsvarende forsøg i England - også Foreflight vil være i stand til at vise informationen. Udstyret giver samtidig den fordel at man vil kunne se anden trafik, der udsender position via ADS-B. Flyvesikkerheden får dermed et løft på flere fronter.

Den første sender er sat i drift i Billund og baseret på erfaringerne hermed følger flere sendere. Målsætningen er at systemet skal bliver tæt på landsdækkende og med tiden udbredes til resten af Europa. Systemet sættes op og drives af firmaet Air Support, hvis direktør Per Jensen sidder i bestyrelsen for AOPA

## Rabataftaler

### Shell rabataftale

Shell har skiftet navn til Dansk Fuels.

Aftalen betyder at AOPA DMU medlemmer, som de eneste privatpersoner, kan få et Shell kort med månedlige afregninger og tillige en rabat på 1,00 kr. pr. liter 100 LL. Rabatten gælder også Jet A1.

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 opfordrer medlemmer med Shell kort til at udbrede kendskabet til aftalen, så vi får flest mulige med. Det er ganske nemt at få et kort, man klikker blot ind på AOPA DMU's hjemmeside og følger vejledningen.

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

## CAMO / Part M-Light

CAMO er på det seneste blevet markant dyrere og med den nylige vedtagelse at Part M Light åbnes nye muligheder, hvor CAMO kan undværes. .

Part M-light er vedtaget og forventes sat i kraft sidst på året. Med de nye regler har du, som flyejer, mulighed for selv at overtage ansvaret for flyets vedligeholdelsesprogram og den løbende vedligeholdelse. Arbejdet bliver samtidigt mere enkelt, da det kan baseres på et såkaldt minimum-inspection programme, der er defineret i reglerne.

Man **behøver** dermed ikke følge fabrikantens anbefalinger, selv om der selvfølgelig kan være god fornuft i det. Det eneste område, hvor man skal være helt sikker på at holde sig opdateret er i forhold til AD-noter, der **altid** skal følges.

Ønsker du, som flyejer, ikke selv at stå for vedligeholdelsesprogrammet, kan du indgå en aftale med en såkaldt CAO herom. CAO kommer til at afløse CAMO'en for mindre fly under 2730 kg. Kravene til en CAO er formet sådan at de fleste værksteder meget nemt kan opnå en CAO godkendelse. Det betyder, at de fleste værksteder samtidig vil kunne tilbyde at stå for vedligeholdelsesprogrammet og f.eks. forlænge ARC'en i forbindelse med det årlige eftersyn.

Part M Light lægger op til at fornyelsen af ARC'en kan foretages af en "almindelig" flymekaniker, som kan få denne rettighed i sit certifikat. Hvornår Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen begynder at uddele disse rettigheder ved vi ikke, men vi vil selvfølgelig presse på for at det sker hurtigst muligt og at så mange som muligt part 66 mekanikere vil få rettigheden.

I første omgang planlægger vi at informere om de nye muligheder man, som flyejer, får med Part-M Light. Vi håber at kunne lave nogle skabeloner og værktøjer, der gør det nemmere at styre vedligeholdelseskravene til sit fly - det kan være alt fra simple papirmetoder til regneark eller en online løsning. Vi vil også vurdere om vi kan løfte at AOPA DMU ansøger om en CAO godkendelse, så vi kan tilbyde medlemmerne en fuld løsning. Dette kræver at AOPA DMU kan finde nogle personer, der vil påtage sig at drive projektet.



I nyhedsbrev medio 2018 efterlyste vi medlemmer, som gerne ville indgå i en brainstorm-gruppe, som skulle se på/arbejde med hvordan vi bedst muligt kan drage nytte af de nye Part-M Light regler. Morten Stolze, Billund Motorflyveklub er pt. primus motor for dette initiativ. Gruppen mødtes første gang i november. Har du interesse i at indgå i dette arbejde og eventuelt arbejdet med at løfte CAO projektet i AOPA DMU regi, hører vi meget gerne fra dig.

### **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 Prag  
Som sædvanlig en fin tur med mange fly fyldt med glade deltagere.  
Flyvevejret var fint på udturen og lidt mere blandet på hjemturen, men alle kom frem.  
Transport fra flyvepladsen til hotellet var med tog og det var absolut ikke ideelt da der var en gåtur på vel 2 km i stegende hede til stationen.  
En anden mangel var fraværet af lækende drikke på landingsflyvepladsen, disse mangler er påpeget overfor arrangørerne og de har lovet bod og bedring.  
Ellers en fin tur der i år var arrangeret af Carsten Svendsen og Jean Nygård.  
Hjertelig tak til disse medlemmer for en fin tur.

### **Kontaktmøder mellem Trafik- og Bygge- og Boligstyrelsen og Unionerne**

Disse møder afholdes ikke længere, men er erstattet af bilaterale møder, hvor vi anmoder om et møde når der er emner.  
Følgende er udestående emner:

#### **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. Senest er der blevet lukket et antal flyvelæger i københavnsområdet og det har ført til en forespørgsel i folketinget til Trafikministeren som dog ikke umiddelbart svarede.  
Der blev også spurgt om Trafikministeren anså det som et problem at de i trafikstyrelsens ansatte luftfartslæger drev selvstændig virksomhed som flyvelæge når de samtidig skulle kontrollere kollegerne. Heller ikke dette blev der svaret på.

#### **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. Dette punkt er stadig gældende

Hvis flyveklubbens medlemmer har emner af principiel karakter, som ønskes behandlet på møderne med Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, 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.

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.

Det har hele tiden været holdningen at droner skal kunne se og undgå forhindringer men på et møde som AOPA DMU deltog i på Odense Lufthavn blev det klart at man ikke har teknologien til dette endnu. Der blev demonstreret en slags ADSB løsning til droner som benyttede mobilnettet, så dronerne kunne ses, men det er endnu på udviklingsstadiet og indtil videre ikke noget som GA piloterne kan benytte for at se dronepositioner.

Der er ingen tvivl om at AOPA 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 kender ikke udfaldet heraf endnu. Vi arbejder fortsat på at få rettighed til afholdelse af teoriprøver

DSVU kan selv afholde teoriprøver og DULFU er nu med i den 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-, Bolig- og Byggestyrelsen har til prøverne og dermed højere prøvegebyrer.

I snart 4-5 år har man annonceret at teoriprøver skal gøres it baseret, men det lader vente på sig.

## **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 flere hundrede Skill Tests. Det har betydet en samlet besparelse for medlemmer, som erhverver PPL certifikat eller generhverver SEP(land) på snart 2.000.000 kr.

EASA reglerne har medført at kontrollanterne er stillet frit og kan afholde Skill Tests for andre end de til DMU tilknyttede flyveklubber. Aspiranten skal være

medlem af DMU, via en flyveklub tilknyttet DMU, for at han/hun kan benytte sig af DMU's kontrollantordning.

AOPA DMU har nu 2 frivillige kontrollanter, 1 i Jylland og 1 på Sjælland og 1 mere på vej i Jylland. Samarbejdet mellem DMU, kontrollanterne og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fungerer yderst tilfredsstillende. Vores kontrollanter udviser stor fleksibilitet og vi kan næsten altid imødekomme skolens ønske om prøvedato m.m. Vi er på udkig efter yderligere kontrollanter både til Sjælland og Jyllands-området, da vi desværre har måttet sige farvel til Bruno Sørensen på grund af sygdom.

Det er med vemod at vi ikke længere kan trække på Brunos ekspertise og der er grund til at sige ham stor tak for den indsats han har ydet for AOPA DMU gennem årene.

På grund af omkostninger til fornyelse af examiner rettighed hvert 3. år (11.475 kr. pr. fornyelse til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) er AOPA DMU prøvegebyret fastsat til 600 kr. som dækker omkostningerne, der er forbundet med driften af kontrollantordningen, herunder forsikring af kontrollanter.

Husk at AOPA DMU's kontrollanter også kan afholde Proficiency Check for fornyelse (renewal) af SEP(land).

### **ATO - Approved Training Organisation**

Vi kan fortsat levere materialet, til de der ønsker at oprette en ATO, men DTO er en enklere løsning for de eksisterende Reg. Fac.

### **DTO – Declared Training Organisation**

De såkaldt registrerede faciliteter, ”klubflyveskolerne”, opfylder ikke kravene til en flyveskole i EASA's basisforordning. EASA har derfor i efterhånden mange år prøvet at få en afløser på plads, og det er nu lykkedes med DTO, Declared Training Organisations. Fra nu den 8. april 2019 vil registrerede faciliteter ikke længere kunne operere - det er meningen at de skal være overgået til at være en DTO. Trafikstyrelsen har udarbejdet en manual og en vejledning til hjælp til at etablere en DTO.

### **Skoleflyvning under part-M light.**

I Danmark defineres skoleflyvning som erhvervsmæssig luftfart ifølge BL 1-2, og dermed er der i Danmark stillet krav om, at skolefly ikke må have en motor, hvis gangtid er over den anbefalede, eller hvis kalendertid er over 12 år. DMU har påpeget at dette ikke harmonerer med EASAs regler, og har fået gennemført visse lempede krav for skolefly anvendt i ikke-kommercielle skoler. Det var også ventet, at med EASAs indførelse af de nye Part-M-light regler ville problemet være helt løst, sådan at al flyveaktivitet, der hører under de ikke-kommercielle operative regler (Part-NCO), kunne foregå med fly, der var godkendt til privat flyvning. Altså at de fleste flyejere ville kunne skole på eget fly. Desværre har medlemslandene i 12 time ændret på netop den detalje i Part-M-regelarbejdet. Derfor vil AOPA DMU genoptage dialogen med Trafikstyrelsen for at bane vejen for, at sikre og velegnede fly kan bruges til skoleflyvning, hvis blot de er godkendt og vedligeholdt til privat flyvning. Mange flyejere ønsker at uddanne og videreuddanne sig på deres eget fly, og det er ofte også den mest hensigtsmæssige fremgangsmåde, men det forhindrer styrelsens praksis i mange tilfælde.

## **Nye IFR muligheder og krav.**

Ny instrumentuddannelse. EASA har som erklæret mål, at GA-piloter skal have lettere adgang til instrumentflyvning. Der ligger et udkast til regelsæt, som forventes vedtaget senere i år og som beskriver en uddannelse der er meget målrettet GA-segmentet og derfor skal kunne gennemføres lettere af GA-piloter. Det kaldes BIR, eller Basic Instrument Rating. Til gengæld for den "lettere" uddannelse vil en BIR have visse operationelle begrænsninger for, hvad en pilot må, i forhold til en pilot med fuld instrumentrettighed (IR). De nye regler træder først i kraft i april 2020. AOPA DMU følger udviklingen og vil løbende orientere herom.

PBN er også en aktuel udvikling, men kun for nuværende instrumentpiloter. Det vigtigt at minde I-piloter om at de ikke kan flyve IFR efter august 2020, hvis de ikke har fået en PBN påtegning inden.

## **Sprogtest**

Sprogtest lå jo som det vides i KDA på DMU's foranledning men da situationen i KDA er fuldstændig ændret har AOPA DMU fået godkendt en sprogtest virksomhed i AOPA DMU regi

Vi har fået tilkendegivelser fra alle de AOPA DMU medlemmer, der er godkendt sprogassessorer, om at de gerne vil fortsætte i AOPA DMU regi.

## **Politisk medvind til AOPA DMU's projekt med Cloud Break procedurer til mindre pladser**

Vores langvarige arbejde (5 år) for Cloud Break procedurer til mindre pladser fortsætter og fik særdeles god opbakning fra hele branchen på den i december afholdte Luftfartskonference på Christiansborg. Sagen har også fået politisk bevågenhed og flere politikere støtter klart op og ser perspektiver i at øge udnyttelsen af de mindre pladser, ved at give dem mulighed for at opnå en instrumentanflynning, uden krav om AFIS. Det har resulteret i en del omtale i pressen og kulminerede foreløbig i at Trafikministeren blev stillet en række spørgsmål om emnet i Folketingssalen. Ministerens svar var for så vidt ganske positivt og åbner for at se på nye løsningsmodeller, foreslået af branchen.

Ministeren sagde bl.a.: *"Det er op til dem der ansøger om en anden måde at gøre det på, at de har styr på sikkerheden og der må kreativiteten gerne være stor. Jeg er sikker på at man i branchen har en større kreativitet for hvordan man kan tilfredsstille sikkerhedskravene end vi har på embedsmandplan."* Især sidstnævnte kan vi i hvert fald fra AOPA DMUs side ikke være uenige i.

AOPA DMU fortsætter, sammen med Erhvervsflyvningens Sammenslutning, med at lægge politisk pres og sagen blev taget op på politisk rundbordsmøde arrangeret af Hans Chr. Schmidt (MF) d. 4. februar.

Spørgerunden i Folketinget kan ses på følgende link ved at gå til kl. 17:31:

<https://www.ft.dk/aktuelt/webtv/video/20181/salen/31.aspx?as=1>

Det er egentlig ganske interessant at se vores politikere diskutere RMZ-zoner og Unicom fra Folketingets talerstol. Simon Kollerup gør det rigtig godt, da han udspørger ministeren. Se også omtale af sagen her:

<https://www.dr.dk/nyheder/regionale/midtvest/gps-teknologi-kan-gavne-smaa-lufthavne-men-styrelse-siger-nej>

## **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 et kursushæfte, visende de tilbud der kan rekvireres fra Rådet.

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

Vi opfordrer klubberne til at benytte sig af disse kurser

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

## **Trafik- og Bygge- og Boligstyrelsens 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 AOPA DMU kan føje til positivlisten.

## **KDA**

AOPA DMU er ikke mere medlem af KDA, men vi er det indirekte for de medlemmer, der ønsker det via Dansk Luftsports Union (DLU). Gennem DLU er der adgang til FAI som er nødvendigt hvis man vil deltage i internationale konkurrencer.

Der arbejdes på i DLU at blive medlem af DIF og derigennem få adgang til tipsmidler til gavn for udvikling, kurser, administration og lignende.

## **FLYV**

Bladet FLYV udkommer hver anden måned og er et rigtigt godt læseværdigt blad. Som bekendt udgives det af Rune Balle for egen regning. Det kan nu tilvælges via medlemsprofilen, så formidler vi abonnementet

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

## **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.

Vi har efterfølgende haft et møde med DULFU og drøftet bidraget til sekretariatet baseret på forbrugt tid. Desværre blev der ikke enighed og DULFU har efterfølgende opsagt kontrakten til udløb 31-12-2019. DULFU har dog ønsket en genforhandling om samarbejdet, og vi håber at kunne blive enige om et forsat samarbejde.

## **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.

## **Regelarbejdet i AOPA DMU**

AOPA DMU udarbejder hørings svar til blandt andet EASA og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Der kommer til stadighed høringsmateriale fra EASA og Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen, som kræver nøje gennemlæsning og aktion for at tilgodese vores medlemmers muligheder.

## **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

Der er nu valgt en ny formand da Rene Meier ville pensionere sig selv. Den nye formand er fra Finland og hedder Antti Kääriäinen. Rene Meier bidrager dog forsat som teknisk konsulent. 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. AOPA DMU er medlem 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, Senest Basic Regulation; Part M-Light som afskaffer Camo; DTO (Declared Training Organisation); Standard Parts; ATO; LAPL; IR Enroute; Ir Rating.

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%.

AOPA DMU medlemmerne bidrager til EAS via EPFU 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. AOPA DMU's deltagelse i relevante internationale arrangementer sikrer, at vi 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. AOPA DMU m.fl. har lagt i lobbyisme og udarbejdelse af EASA hørings svar, 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 AOPA DMU