



**AOPA DMU**

Dansk Motorflyver Union

## **ÅRSBERETNING 2021**

og indkaldelse til

**39. REPRÆSENTANTSKABSMØDE**

Lørdag den 21. maj 2022

Til medlemsklubberne og direkte medlemmer

Der indkaldes herved til:  
**Repræsentantskabsmøde HCA/Odense Lufthavn**  
Lørdag den 21. maj 2022, kl.11:00

**Dagsorden:**

1. Registrering af de stemmeberettigede
2. Valg af dirigent
3. Årsberetning 2021
4. Regnskab 2021
5. Indkomne forslag
6. Budget, Kontingent 2023
7. Valg af
  - 4 bestyrelsesmedlemmer (2 år)
  - På valg er:
    - Knud Nielsen
    - Jacob Pedersen
    - Ivan Svendsen
    - Paul Harrison
    - Per Jensen
  - 2 suppleanter (1år)
  - 2 revisorer
8. Fastsættelse af sted for næste års repræsentantskabsmøde
9. Eventuelt

Vedtægterne - sidst ændret i 2018 – Findes på hjemmesiden [www.aopadmu.dk](http://www.aopadmu.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

## Bestyrelsen 2021

Formand	Knud Nielsen	Horsens Flyveklub
Næstformand	Jacob Pedersen	AOPA DMU
Kasserer	Ivan Svendsen	Midtsjællands Motorflyveklub
Best. medlem	Hjalmar Nielsen	AOPA DMU
Best. medlem	Per Jensen	AOPA DMU
Best. medlem	Henrik Værø	Roskilde Flyveklub
Best. Medlem	Martin Wallin	AOPA DMU
Best. Medlem	Eli Wallin	AOPA DMU
Best. Medlem	Paul Harrison	Roskilde Flyveklub
1. Suppleant	Jacob B. Jørgensen	AOPA DMU
2. Suppleant	Jørgen Poulsen	AOPA DMU

Revisor (intern)	Eigil Jespersen	Ejstrupholm flyveklub
Revisor (ekstern)	Lars Bormann Partner	Revision Brande

## Stabsfunktioner:

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

## AOPA DMU-udvalg:

PR-udvalg/ Mini Guide:	Merete Strandberg
Teknisk Udvalg:	Paul Harrison
Turflyvning:	Carsten Svendsen / Jean Nygaard
Unionshåndbog	Merete Strandberg

## AOPA DMU repræsentation i nationale organisationer:

Trafikstyrelsen	Bestyrelsen
Teknik & Luftrumsudvalg:	Jacob Pedersen
PR-udvalg:	Martin Wallin
Rådet for Større Flyvesikkerhed	Hjalmar Nielsen
Trafikstyrelsen Kontaktudvalg	Knud Nielsen, Merete Strandberg, Ivan Svendsen, Henrik Værø

## Internationale relationer:

NCM (Nordic Co-ordination Meeting)	Knud Nielsen / Jacob Pedersen
Europe Air Sports og EASA	Knud Nielsen / Merete Strandberg
European Powered Flying Union	Knud Nielsen / Merete Strandberg
IAOPA	Knud Nielsen / Jacob Pedersen

## Medlemsoversigt pr. 1. januar 2022

				01-01-2021	
Klub	Medlemmer	Stemmer	+/-	Medlemmer	Stemmer
Billund Motorflyveklub	65	3	4	61	2
Bornholms Flyveklub	7	1	0	7	1
Brædstrup Flyveklub	6	1	-1	7	1
Midtsjællands Flyveklub	37	2	3	34	2
Ejstrupholm Flyveklub	6	1	0	6	1
Fyns Flyveklub	23	1	1	22	1
Grenå flyveklub	2	1	0	2	1
Haderslev Flyveklub (udmeldt )	0	0	-14	14	1
Herning Motorflyveklub	40	2	1	39	2
Horsens Flyveklub	19	1	-2	21	1
Kalundborg Flyveklub	7	1	1	6	1
Lolland-Falster	41	2	0	41	2
Midtjysk Flyveklub	180	6	26	154	3
Nordals Flyveklub	11	1	0	11	1
Nordvestsjælland Flyveklub	9	1	0	9	1
Randers Flyveklub	81	3	-11	92	4
Roskilde Flyveklub	357	12	16	341	10
Sindal Flyveklub	19	1	-1	20	1
Skive Motorflyveklub	18	1	-1	19	1
Sæby Flyveklub	16	1	0	16	1
Thisted Flyveklub	8	1	-1	9	1
Tønder Flyveklub	23	1	0	23	1
Vamdrup Flyveklub	8	1	-3	11	1
Viborg Flyveklub	32	2	-2	34	2
Ærø Flyveklub	8	1	-2	10	1
Ølgod Flyveklub	3	1	0	3	1
Ålborg- Nørresundby Flyveklub (nedlagt)	0	1	-4	4	1
Svendborg Flyveklub	2	0	0	2	1
Helikoptergruppen	2	1	1	1	1
<b>Direkte medlemmer</b>	<b>118</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>113</b>	<b>0</b>
<b>I alt 29 klubber</b>	<b>1148</b>	<b>55</b>		<b>1131</b>	<b>48</b>

## **Bestyrelsesarbejdet**

2021 blev også et år med Covid-19 restriktioner.

Bestyrelsen har dog alligevel i den forløbne periode været meget travlt beskæftiget.

Der er bl.a. blevet arbejdet med bedre formidling, både med nyhedsmails og vores hjemmeside samt Facebook. Vores nye hjemmeside blev sat i drift her først i indeværende år og har bragt fornyelse og et helt andet design. Den er baseret på nyeste teknologi og er også mobilvenlig.

Hjemmesiden er langt lettere at opdatere og den vil derfor være langt mere dynamisk.

For bedre nyhedsformidling har Merete fortsat dedikeret en dag om ugen til brug for nyhedsformidling, både som nyhedsmail og på Facebook.

Noget der tager meget tid og kræfter er vore deltagelse i droneforum og udarbejdelsen af hørings svar på de mange høringer, der fortsat kommer fra Trafikstyrelsen

De internationale møder er afholdt som webmøder, vi ser frem til at vi igen kan holde fysiske møder.

## **Medlemssituationen**

7 klubber har medlemsfremgang. Årets topscorer i 2021 er Midtjysk Flyveklub med 26 nye medlemmer. Midtjysk Flyveklub bevarer positionen som den anden største klub. Totalt er der medlemstilgang på 17 nye medlemmer i forhold til sidste år. Udmeldelsesfristen er ændret til 1. februar. Dette for at give klubberne længere tid at løbe på og mulighed for at lette administrationen i december, hvor mange er optaget af andre gøremål.

De direkte medlemmer er tidligere AOPA medlemmer, der ikke, inden fusionen, var krydsmedlemmer samt de der ikke ønsker medlemskab via en flyveklub.

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.

Det er glædeligt at se at der trods tiderne er medlemsfremgang, selv om den er beskedent.

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

Benyt også AOPA DMU folderen, som er udsendt til klubberne, flere kan rekvireres fra sekretariatet. Folderen ligger også på hjemmesiden som en interaktiv folder

### **Husk vores web-baserede medlemssystem**

Vi ser gerne at medlemmer selv logger ind på hjemmesiden motorflyvning.dk og opdaterer sine kontaktoplysninger. Alle medlemmer modtager et medlemskort. Vi har desværre igen i år fået en del breve retur på grund af forkert adresse.

Når vi udsender nyhedsmail får vi ofte op til 50 fejl på e-mail adresse, fordi de er ændret eller ikke længere eksisterer. Vi kan kun opfordre til at få rettet adresser, e-mail og andre oplysninger ved at logge ind på hjemmesiden Motorflyvning.dk og kontrollere dine oplysninger.

Klubadministratorer udmelder selv medlemmer og kan gøre det helt frem til nu 1. februar, det følgende år.

## Ungdomsarbejde i AOPA DMU

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

Det er ikke let for tilbuddene til de unge er mange.

Åbent hus med tilbud om en flyvetur er et af midlerne

Hvorfor skal man så som enkelt 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

DMU's økonomi er solid og med det stigende medlemstal giver det jo også større indtægter, dog betyder deltagelse i internationale møder forøgede udgifter og selv om vi rejser på "monkey class" koster det trods alt penge. I 2021 har der på grund af Covid-19 ikke været rejse aktivitet. Bestyrelsen har besluttet at bruge de sparede penge på flyvesikkerheds aktiviteter i klubberne og på de forskellige pladser bl.a. ved baneopmåling og opsætning af halvbanemærker. Mere herom senere.

## Stabsfunktioner

Stabsfunktionerne er som det ses på oversigten.

AOPA DMU Crew Card er 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.aopadmu.dk](http://www.aopadmu.dk)

## Fly forsikring

Fly forsikringsområdet er præget af få udbydere. AOPA DMU har indgået en samarbejdsaftale med en tysk mægler, som er repræsenteret i Danmark af AGD Aps v/Hans Jørn Christensen, tidligere direktør i Sirius og med en årelang erfaring indenfor flyforsikring. Se mere på vores hjemmeside, under flyforsikring

## Sundhedsforsikring

Flere medlemmer benytter sig af vores medlemsaftale med Tryg Forsikring.

Det er en meget attraktiv forsikring, både hvad angår vilkår og pris.

- Der er ingen aldersgrænse ved oprettelse af sundhedsforsikringen.
- Det er ikke et krav, at du som AOPA DMU medlem har samme bopælsadresse som din eventuelle ægtefælle eller samlever, der måtte ønske at tegne sundhedsforsikringen.
- Skifter du fra en anden sundhedsforsikring følger ancienniteten med.

Læs mere om aftalen på [www.aopadmu.dk](http://www.aopadmu.dk), under medlemsfordele

Vores forhandling med Tryg Forsikring har resulteret i en aftale, hvor der også kan tegnes andre former for forsikring, med mulighed for en AOPA DMU rabat. Tryg tegner ikke flyforsikring

Ved udmeldelse af AOPA DMU bortfalder forsikringen.

### **Brændstofudvalg**

Avgas risikerer i fremtiden at blive en mangelvare. På flere og flere pladser er det ikke længere muligt at tanke Avgas 100LL.

På de berørte pladser arbejdes der med at få en aftale om overtagelse af tankanlægget og drive det for egen regning, og det ser da ud til at lykkes de fleste steder, senest på Kalundborg.

AOPA DMU's aftale med levering af Avgas 100L fra Tyskland er en stor succes. Brændstoffet er markant billigere, dog har krigen i Ukraine bevirket en stigning på mere end 50 %. Vores system med indrapportering ugentligt af restbeholdning i de tilsluttede tanke fungerer fremragende og er højt værdsat af vores tyske leverandør, som helst vil køre til Danmark med en fuld tankvogn på 30.000 liter.

Kriteriet for at kunne tilsluttes til vores system er at der er en AOPA DMU klub på pladsen eller i det mindste fast stationerede fly med AOPA DMU ejere.

Tilsætningsstoffet *Avgas Tetra Ethyl Lead (TEL)* er for nylig, af miljømæssige årsager, blevet forbudt i brændstof til bilindustrien i EU. Selvom den samlede brændstofmængde, der anvendes i luftfarten, er mindre end 0,5 % af den, der bruges på bil-området i Europa, er der et betydeligt pres fra miljølobbyister for at få fjernet eller erstattet TEL i Avgas og for at få produceret et blyfrit produkt.

Tilsætningsstoffet produceres i England og da de ikke længere er medlem af EU giver det udfordringer med importen.

### **Teknikudvalg**

#### **8,33 KHZ**

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

ADS-B out er et stigende krav, f.eks. hvis man vil flyve i nye drone restriktionsområde ved Svendborg og Tåsinge Flyveplads.

AOPA DMU har længe arbejdet for bedre adgang til information i cockpittet via 978 MHz frekvensen. Systemet er velkendt fra USA, hvor det har været standard længe og 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 kroner 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 out. Flyvesikkerheden får dermed et løft på flere fronter.

Det system der har været prøveopsat er fra Garmin, men de har ikke ønsket at gå videre med dette udstyr. Firma Air Support, hvis direktør Per Jensen sidder i bestyrelsen for AOPA arbejder med en anden løsning og den er fundet men nu er projektet strandet på grund af Trafikstyrelsen. Det er skuffende at Trafikstyrelsen ikke prioriterer flyvesikkerhed højere.

### Flysikkerhed

Vi har i bestyrelsen nedsat et udvalg som har fokus på flysikkerhed. Det betyder bl. a. at vi tilbyder at komme på private flyvepladser og opmåle pladsen nøjagtigt, både de fysiske mål og en eventuel slope samt hindringer i ind- og udflyvning. Ved samme lejlighed opsætter vi uden beregning et ½ bane mærke til primært brug ved take off (70/50 reglen). Vi tilbyder også uden beregning at medlemmer kan få en sikkerhedsvest, nyhedsmail er udsendt om dette, næsten 300 har meldt tilbage. På sigt satser vi på at vores data ved en opmåling bliver tilgængelig på vores hjemmeside eller måske i samarbejde med Flypladsguiden.

### 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 nu en mulighed. 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.

### Konkurrenceudvalg

Der henvises til DMU Sport's hjemmeside [www.luftsportdnmark.dk](http://www.luftsportdnmark.dk)

Vi skal opfordre til at man bruger nogle af sine flyvetimer til konkurrenceflyvning. Det er ikke spor svært og både lærerigt og spændende.

I de seneste år har deltagere været markant lavt med omkring, det er ærgerligt og der skal hermed opfordres til at flere piloter bruger nogle af flyvetimerne til konkurrenceflyvning.

### DMU unionshåndbog

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



## AOPA DMU tur.

Turen til Wien måtte igen aflyses lige som så meget andet på grund af Covid-19 situationen. Det er derfor glædeligt at turen gennemføres i 2022.

## Kontaktmøder med Trafikstyrelsen

Vi har haft et enkelt møde hos Trafikstyrelsen, hvor vi holdt på et længere møde og denne gang fik afsat 4 timer til mødet.

Mødet var konstruktivt og Trafikstyrelsen havde inddraget forskellige fagpersoner under de forskellige emner, men vi må konstatere at der er mange i Trafikstyrelsen som desværre ikke har en flyvemæssig baggrund og dermed fornøden faglig ekspertise.

På mødet blev nedenstående emner bl.a. behandlet:

### **1. Operationelle forhold samt teknik**

- 1.1 Nødlandingspladser (1)
- 1.2 Lav flyvning (3)
- 1.3 Obligatorisk indrapportering (7)
- 1.4 Flyets håndbog (8)
- 1.5 Sagsbehandlingstid på medical-sager (5)
- 1.6 PPL teoriprøver (12)
- 1.7 Eventuelt

### **2. Luftrum og flyvepladser**

- 2.1 Brand og redning (2)
- 2.2 GPS approach (4)
- 2.3 UAT (6)
- 2.4 Adgangsscreening (9)
- 2.5 Sikkerhedsforanstaltninger på flyvepladser (10)
- 2.6 Dronekorridor (11)
- 2.7 Begrebet "midlertidig" Restriktionsområder(13)
- 2.8 Eventuelt

Se hele vores oplæg på AOADMU.dk (Nyheder, Indkaldelse til repræsentantskabsmøde, bilag

Hvis du som medlem har emner af principiel karakter, som ønskes behandlet på møderne med Trafikstyrelsen, kan disse indsendes til [info@motorflyvning.dk](mailto:info@motorflyvning.dk). AOPA DMU forbeholder sig ret til at vurdere hvorvidt emnet egner sig til behandling på møderne.

## Fly indregistreret udenfor EU

Vi har flere gange vendt emnet med Trafikstyrelsen og har bedt dem om at forholde sig til Basic Regulation 216/2008. Trafikstyrelsen 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.

## Droner

Det ligger uden for al tvivl at droneindustrien er i rivende udvikling. Med en massiv kapital og stærke interesser i ryggen vil droneindustrien tilkæmpe sig ret til luftrum. Politikernes velvilje er også til stede, da der er potentiale for at skabe nye arbejdspladser.

Vi har ikke noget imod droneaktiviteter, hvis de indpasses og koordineres uden gener for den eksisterende VFR og IFR trafik, dette må være et krav, samt at dronerne i det kommende fælles luftrum kan "See and avoid".

Der er ingen tvivl om at AOPA DMU også i fremtiden kommer til at bruge mange ressourcer på at værne om adgang til luftrummet og flyvepladserne og at indgå i en aktiv rolle med at sikre der udvikles optimale modeller for integration af droner i det fælles luftrum.

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 hørings svar foreslår vi et afstandskrav for en privat flyveplads på 3 km fra baneenderne.

Det har resulteret i Droneluftrum.dk hvor flyvepladserne er indtegnet.

Et stort restriktions område blev forsøgt indført fra det nuværende omkring Odense og helt op til Griben, Det medførte massive protester fra både os og alle andre da det i realiteten ville "skære" Danmark over i 2. Efter en massiv debat i medierne blev forslaget sparket til hjørne men nu er det genopstået i form af en AIC der er udgivet d. 14 Juli med høringsfrist til d. 30 Juli. Man skal se godt efter for at erkende der er tale om en høring og AOPA DMU har indsendt et skarpt hørings svar.

Det nye forslag er mere spiseligt da der nu kun aktiveres højdebånd og man kan flyve i grænseområderne fl 55 og fl75.

Vi har fået et bestyrelsesmedlem med i U-Space Advisory Board, den vej kan vi følge udviklingen og påvirke beslutningerne. Det har hele tiden været vores holdning at droner skal kunne se og undgå forhindringer og anden lufttrafikken, men teknologien er ikke klar endnu.

Det tyder på at det er lykkedes os at overbevise droneoperatørerne at den optimale løsning er ADSB-out, fremfor en teknologi baseret på mobilnettet.

## 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.

På det seneste har der været stor kritik af spørgsmålene som var for tvetydige og i nogle tilfælde ukorekte

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

## **AOPA 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.

DMU har nu 3 frivillige kontrollanter 2 i Jylland og 1 på Sjælland. 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 Jyllandsområdet,.

På grund af omkostninger til fornyelse af examiner rettighed hvert 3. år (11.475 kr. pr. fornyelse til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) er DMU prøvegebyret fastsat til 600 kr. som dækker omkostningerne, der er forbundet med driften af kontrollantordningen. Husk at 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 etablere en ATO, men DTO er en enklere model, som vil opfylde de flestes behov. ATO materialet er ikke holdt opdateret, men kan bruges som en skabelon

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

EASA har som erklæret mål, at GA-piloter skal have lettere adgang til instrumentflyvning. BIR (Basic Instrument Rating) er nu i kraft, det giver lettere adgang til et instrumentbevis. 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).

## **Sprogtest**

AOPA DMU er godkendt sprogtest virksomhed i AOPA DMU regi  
Der er tilknyttet og uddannet et antal sprogassessorer som dækker hele landet.

## **Luftfartskonference på Christiansborg**

AOPA DMU deltog i årets luftfartskonference på Christiansborg d.7 April 2022. Mødet var arrangeret, som også de forgående møder, af Hans Christian Smidt, tidligere transportminister. Der var indlæg fra lufthavne, luftfartsselskaber og politikere. Det gik mest på luftfartsindustrien og eftervirkningerne af Covid-19 krisen, men også andre problematikker blev taget op, herunder mangel på indførelse af GPS procedurer på mindre flyvepladser som ellers blev lovet fremmet på mødet i 2020 og som vi nu har arbejdet for i 6 år.

Der blev også slået til lyd for mere faglighed og entusiasme i Trafikstyrelsen og et forslag om igen at have en separat styrelse kun for luftfart. Transportminister, Trine Bramsen deltog også kort med et indlæg. En politiker fra Enhedsliste efterlod sig, som dirigenten, et markant fodaftryk. Han mente det var bedre vi alle kørte i tog.

Generelt et rigtigt godt møde, hvor vi også blev klogere på hvordan vi bedst kan påvirke politikerne, f. eks ved oftere at søge foretræde i transportudvalget. Som Hans Christian Smidt sagde: *Politikere har ikke en skid forstand på flyvning, det er jer der har det.*

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

Vores langvarige arbejde, nu på 6. år, med etablering af Cloud Break procedurer på mindre flyvepladser fortsætter, men møder modstand i Trafikstyrelsen.

AOPA DMU fortsætter og lægger politisk pres på, i samarbejde med øvrige organisationer, senest på luftfartskonferencen på Christiansborg

Desværre har vi ikke endnu en løsning da der hele tiden bliver stillet nye og for nogens vedkommende urimelige krav, men vi presser fortsat på. Det er besynderligt at et koncept som lader sig gøre i andre lande, og som EU/EASA støtter op om, ikke kan lade sig gøre i Danmark.

### **Rådet for større flyvesikkerhed.**

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

Rådets formål er at fremme sikkerheden i forbindelse med flyvning.

Rådet består af alle parter indenfor flyvning i Danmark.

Rådets formand er Tonny Henriksen.

Rådets generalsekretær: Hjalmar Nielsen.

Rådet udgiver et kursuskatalog, hvor klubberne kan rekvirere kursus:

[http://www.flyvesikkerhed.dk/uploads/media/Raadets\\_kursuskatalog\\_2019.pdf](http://www.flyvesikkerhed.dk/uploads/media/Raadets_kursuskatalog_2019.pdf)

Rådet er ved at oprette en ny hjemmeside i en ny standard, idet teknikken bag den tidligere side ikke blev opdateret længere.

Rådet har været lagt ned med i Corona perioden. Det har påbegyndt sit arbejde igen i foråret 2022, og er i gang med en reorganisering og vitalisering. Der har været initiativer med at få lagt Rådet ind på finansloven, hvilket dog ikke har været muligt i indeværende år. Der arbejdes fortsat på opgaven. Årsagen er at uden midler bliver resultaterne derefter. Der har været holdt et møde med ministeren, der dog lagde arbejdet over til Transportministeriet og Trafikstyrelsen, idet de også arbejdede for samme sag.

### **Danmarks Luftsports Union – DLU**

Bestyrelsen består af: Hjalmar Nielsen, Søren Pedersen & Tonny Henriksen.

Bestyrelsen arbejder fortsat på, at få et samarbejde i gang med Danmarks Idrætsforbund.

Men, det er et langt og sejt træk. Der er dog her i foråret ved at komme lyspunkter. DIF mente, at det ville være mest formålstjenligt at DLU blev medlem via et allerede oprettet og samarbejdende forbund. Vi har derfor henvendt os til et forbund, og ser nu på opgaven med

nye øjne. Da der eventuelt skal udarbejdes en formålsændring i vedtægterne hos det pågældende forbund, vil også denne løsning tage sin tid. Men, vi ser positivt på opgaven og ser frem til, at det løses snarest.

### **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. Det kan nu til vælges 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, som fokuserer på vore interesser.

### **DULFU:**

AOPA DMU har fortsat et rigtigt godt samarbejde med Dansk UL-Flyver Union (DULFU) og aftalen om fælles sekretariat har været en realitet siden 1. november 2015.

### **KZ & Veteran Flyklubben**

KZ & Veteran Flyklubben har igen fået ny formand igen. Der er dog mange af vores medlemmer som flyver Annex 1 fly, så vi varetager naturligvis også deres interesser.

### **Regelarbejdet i AOPA DMU**

Der kommer til stadighed høringsmateriale fra EASA og Trafikstyrelsen, som kræver nøje gennemlæsning og aktion for at fremme vores medlemmers vilkår for flyvning.

### **Nordisk Samarbejde**

Der har ikke været mødeaktivitet i det nordiske samarbejde. Vi forventer det genoptages i 2022.

### **EPFU**

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

Denne Union tæller 9 lande og mere en 70.000 piloter i Europa  
Finske Antti Kääriäinen er formand. Rene Meier bidrager dog fortsat som teknisk konsulent.  
Hver måned udkommer et Flash nyhedsbrev om aktiviteterne, som findes på vores hjemmeside.

Det årlige møde blev igen et webmøde pga. Covid-19. AOPA DMU skulle være vært for mødet i 2022, i København. EPFU bestyrelsen har, grundet de forskellige Covid-19 restriktioner, besluttet at mødet igen afholdes som et webmøde, da repræsentanter for nogle medlemslande vil risikere at blive forhindret i at deltage grundet restriktionerne.

### **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 en ansat sekretær, projekt manager og en lobbyist i Bruxelles.

Der er i årene opnået betydelige resultater, Senest Basic Regulation; Part M-Light (som afløser CAMO), DTO (Declared Training Organisation), Standard Parts, ATO, LAPL, IR rating.

Formanden deltog i det nyligt afholdte webmøde.

Som i andre organisationer er der øget fokus på droner og droneluftrum.

I organisationer, hvor der arbejdes seriøst, koster det penge og man forudser der i 2022 vil være en forhøjelse af kontingentet. Mod forventning blev det vedtaget at fastholde et uændret kontingent for 2022, blandt andet fordi rejseudgifterne var markant lavere i 2021 pga. Covid-19 restriktionerne.

AOPA DMU medlemmerne bidrager til EAS via 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. AOPA DMU's deltager i relevante internationale arrangementer og 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 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, for at opnå lempeligere vilkår og dermed billigere flyvetimer. Det opnås kun ved vedholden deltagelse i nationale og internationale møder, ved et tæt samarbejde organisationerne imellem og ved indsendelse af kommentarer til EASA's høringer. Vi ved at der kommer ændringer til vores fordel, men processen er desværre langsommelig.

Der er ganske givet aktiviteter, som ikke er nævnt i denne beretning, men alle vores aktiviteter beskrives også i vores nyhedsbreve og på [www.aopadmu.dk](http://www.aopadmu.dk).

På bestyrelsens vegne



Formand AOPA DMU