



Årsberetning og indkaldelse

40. REPRÆSENTANTSKABSMØDE

Søndag den 14. maj 2023

Til medlemsklubberne og direkte medlemmer

Der indkaldes til:
Repræsentantskabsmøde
Søndag den 14. maj 2023, kl.11:00

Flyver Caféen - HCA/Odense Lufthavn
 Lufthavnsvej 131, 5270 Odense N

Dagsorden

1. Registrering af de stemmeberettigede
2. Valg af dirigent
3. Årsberetning 2022
4. Regnskab 2022
5. Indkomne forslag
6. Budget, Kontingent 2024
7. Valg af 4 bestyrelsesmedlemmer (2 år)

På valg er:

Hjalmar Nielsen	
Martin Wallin	2 suppleanter (1år)
Henrik Værø	2 revisorer
Eli Wallin	

8. Fastsættelse af sted for næste års repræsentantskabsmøde
9. Eventuelt

Indlæg

Naviar kommer forbi og opdaterer os på deres aktiviteter og fokus områder i forhold til GA-flyvningen.

Tilmelding er, af hensyn til frokosten, nødvendig, senest mandag den **4. maj** til info@motorflyvning.dk/ 78 78 21 90, helst klub vis. Det er muligt at deltage uden tilmelding, men i så fald kan vi desværre ikke tilbyde frokost.

Vedtægter

[Link til vedtægter på www.aopadmu.dk](http://www.aopadmu.dk). Vedtægterne er senest ændret i 2018.

Forslag

Forslag, der ønskes behandlet på repræsentantskabsmødet, skal være bestyrelsen i hænde senest 3 uger før mødets afholdelse.

Repræsentanter - jævnfør vedtægterne § 5

Klubbernes repræsentanter skal møde med skriftlige fuldmagter, underskrevet af formanden for flyveklubben. Repræsentanter kan kun repræsentere egen flyveklub. Eventuelle ændringer i klubbens tegningsberettigede meddeles AOPA DMU senest 1 måned inden mødet.

Bestyrelsen 2022

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

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

Repræsentation i 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 Primo 2023

	2023			01-01-2022	
Klub	Medlemmer	Stemmer	+/-	Medlemmer	Stemmer
Billund Motorflyveklub	70	3	5	65	2
Bornholms Flyveklub	7	1	0	7	1
Brædstrup Flyveklub	6	1	0	6	1
Ejstrupholm Flyveklub	6	1	0	6	1
Fyns Flyveklub	24	1	1	23	1
Grenå flyveklub	2	1	0	2	1
Helikoptergruppen	2	1	0	2	1
Herning Motorflyveklub	34	2	-6	40	2
Horsens Flyveklub	18	1	-1	19	1
Kalundborg Flyveklub	9	1	2	7	1
Lolland-Falster	43	2	2	41	2
Midtjysk Flyveklub	173	6	-7	180	6
Midtsjællands Flyveklub	39	2	2	37	2
Nordals Flyveklub	10	1	-1	11	1
Nordvestsjælland Flyveklub	9	1	0	9	1
Randers Flyveklub	77	3	-4	81	4
Roskilde Flyveklub	361	13	4	357	12
Sindal Flyveklub	17	1	-2	19	1
Skive Motorflyveklub	18	1	0	18	1
Svendborg Flyveklub	2	1	0	2	1
Sæby Flyveklub	14	1	-2	16	1
Thisted Flyveklub	8	1	0	8	1
Tønder Flyveklub	22	1	-1	23	1
Vamdrup Flyveklub	7	1	-1	8	1
Viborg Flyveklub	29	1	-3	32	2
Ærø Flyveklub	8	1	0	8	1
Ølgod Flyveklub	3	1	0	3	1
Direkte medlemmer	110	4	-8	118	4
I alt 27 klubber	1128	55	-20	1148	55

Bestyrelsens aktiviteter

Bestyrelsen har også i det forløbne år været travlt beskæftiget, både på den nationale og internationale front.

Vi kan ikke medtage alle aktiviteter her i beretningen, men der informeres løbende om bestyrelsens aktiviteter i nyhedsmails og på www.motorflyvning.dk og www.aopadmu.dk.

Trafikstyrelsen

Bestyrelsen må konstatere, at Trafikstyrelsen generelt mangler ressourcer til at varetage sine opgaver og har udfordringer med personalegennemtræk. Bestyrelsen og vores medlemmer oplever desværre lange svar- og sagsbehandlingstider.

Der har i år ikke været afholdt kontaktmøder med Trafikstyrelsen.

Delefly kampagne

Bestyrelsen har lavet en vellykket oplysningskampagne om deleflyvning for passagerer og piloter med udgangspunkt i www.delefly.nu.

Kampagnen blev igangsat som en reaktion på Trafikstyrelsens hjemmeside delefly.dk og har til formål at informere folk som anvender private delefly. AOPA DMU kunne konstatere at Trafikstyrelsens kampagne var unuanceret og misvisende, manglede referencer til officielle regler og anvisninger, og savnede også fokus på det flyvesikkerhedsmæssige. Vi tog udgangspunkt i officiel information fra EASA og det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur, som har ansvaret for sikkerhed og miljøbeskyttelse inden for lufttransport i Europa.



Foto: AOPA DMU

Hjemmesiden blev delt via nyhedsbrev til vores medlemmer og på Facebook og fik en rigtig positiv modtagelse både via respons på e-mails og Facebook. Hjemmesiden ligger pt. nummer 2 på Google, hvis man søger på Delefly eller Deleflyvning, hvilket giver hjemmesiden samme synlighed som Trafikstyrelsens [delefly hjemmeside](http://delefly.nu). Klik på billedet for at gå til delefly.nu.

I kølvandet på vores hjemmesidelancering fik AOPA DMU en henvendelse fra en journalist, som ønskede at skrive en artikel om delefly og sikkerhed. Journalisten ønskede et interview med os som AOPA DMU stillede op til.

Lysafmærkning af vindmøller

Vi deltager i Trafikstyrelsens følgegruppe for analyse af mulighederne for radarstyret lysafmærkning til vindmøller, med henblik på at mindske borgergener. Udover Trafikstyrelsen, er Naviair, Forsvaret og Energistyrelsen også en del af arbejdsgruppen, som har fået til opgave at gennemføre en analyse på området.

Vi er i dialog med mølleproducenter angående Nat VFR og lys på vindmøller.

Mølleproducenterne arbejder i øjeblikket med en radarløsning for at være i stand til at slukke hindringslyset på de helt store møller, når der ikke er fly i nærheden.

Det viser sig at være både en teknisk dårlig og meget dyr løsning, så de kikker nu i retningen at en løsning baseret på ADSB fra fly. Samme løsningsmodel er også ved at blive implementeret i Tyskland
Udfordringen med den løsning er at det ikke er alle af vores fly, som er installeret med ADSB out.



Foto: Pixabay

Vi arbejder så på en ordning hvor vi kan få delvis eller fuldt finansieret en ADSB løsning til vores fly fra den besparelse, som valg af en ADSB løsning giver.

Det er meget vigtigt at vi taler vores sag under opstart af projektet, så vi sikrer at der ikke trækkes en dyr løsning ned over privatflyvningen.

UAT

Vi arbejder på en plan for at få UAT (Universal Access Tranceiver) med ADSB vejrdato implementeret i Danmark. Trafikstyrelsen har vist åbenhed og forståelse for alle de løsningsmuligheder UAT kan tilbyde for sikkerheden, men vi oplever desværre en meget langsom og arbejdsgang.

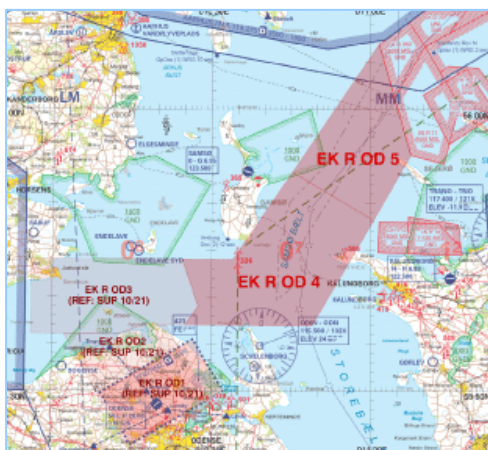
Bolden ligger hos Trafikstyrelsen og vi følger løbende op.

Hørringer

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

Ny BL om restriktionsområder - "droneområder"

I foråret 2022 kom en ny udgave af BL 7-20 om restriktionsområder i høring, som bestyrelsen kommenterede på. Den nye udgave trådte i kraft i al stilhed midt i december.



De vigtigste ændringer er, at de midlertidige droneområder omkring og nord for Odense nu er gjort til permanente R-områder, samt at der ikke længere skal klarering til at gennemflyve et R-område, der ikke er aktivt.

AOPA DMU påpegede i sit høringssvar, at BL'en ikke begrænsede droneområderne OD 4 og OD 5 (mellem Samsø og Vestsjælland) til de to tynde højdebånd, som tidligere, så i den seneste AIP (fra 23. marts i år) er de nu gjort klart, at disse højdebånd stadig er gældende (ENR 5.1 pkt. 4).

Det betyder, til AOPA DMUs tilfredshed, at det stadig må forventes, at vi kan flyve frit i 1500ft-til FL55, samt fra FL75 og opad, også når områderne OD 4 og OD 5 er aktive.

De to områder hedder nu EKR28 hhv. EKR29, men betegnelserne OD 4 og 5 står også i AIP.

AOPA DMU foreslog i sit høringssvar, at der blev offentliggjort en tidsfrist for hvor sent et skydeområde kan varsles aktivt. Det blev desværre ikke taget til følge, så i princippet kan man ikke være sikker på, at et R-område ikke er blevet aktiveret efter at man tjekkede NOTAMS lige før start. Derfor må vi stadig anbefale vores medlemmer at spørge COINF eller ATC (eller Odense AFIS vedr. Odenses droneområder) om status før hver eneste gennemflyvning af et R-område, så i praksis er lempelsen desværre ikke særligt mærkbar.

Hvis AOPA DMU får kendskab til, at der gælder mindste varselstider før aktivering af R-områder, så vil vi melde det ud hurtigst muligt, da det jo vil muliggøre en bedre flyveplanlægning og mindre unødvendig stress.

BL-udkast bremser processen med instrumentanflyvning til mindre flyvepladser, uden AFIS.

Trafikstyrelsens forslag til ny BL indeholdt elementer, som på essentielle områder ikke er acceptable for GA. Forslaget stred mod anbefalinger fra EASA og var på nogle områder ikke afstemt med EASA lovgivningen.

I bestyrelsens øjne blokerede forslaget for etablering af instrumentanflyvningsprocedurer til mindre flyvepladser, uden krav om AFIS, som gennem de seneste 10 år har været et stærkt ønske fra GA, bl.a. på grund af de flyvesikkerhedsmæssige fordele der ligger i en sådan model. Emnet har været tilbagevendende på Luftfartskonferencen på Christiansborg, hvor AOPA DMU også er repræsenteret - og Trafikstyrelsen har ved flere lejligheder bekræftet at en løsning var på vej.



Foto: AOPA DMU

AOPA DMU påpegede bl.a. i sit høringssvar at de svenske luftfartsmyndigheder har truffet en "strategisk principbeslutning" om at instrumentflyvningsprocedurer kan anvendes, når flyvepladsen ikke er aktiv. Den svenske beslutning understøtter AOPA DMUs forslag om at AFIS fremadrettet ikke bør være et ubetinget krav for udførelse af instrumentprocedurer.

Trafikstyrelsen har efterfølgende anerkendt, at der er et stort ønske fra mange interessenter om tiltag og initiativer, der vil give nye muligheder for instrumentflyvning. Det kan f.eks. være instrumentanflyvning til pladser, hvor der ikke er etableret lufttrafiktjeneste (AFIS eller ATC), eller anvendelse af instrumentanflyvningsprocedurer i perioder, hvor den lufttrafiktjeneste der normalt er etableret, har lukket.

Trafikstyrelsen har efterfølgende inviteret AOPA DMU til møde med henblik på at lægge en plan for at få genstartet projektet med Cloud Brake procedurer til mindre flyvepladser, læs mere herom i nedenstående afsnit.

Lad håbe at der meget snart åbnes muligheder herfor. Vi ser det allerede udført i praksis, i flere europæiske lande.

Politisk medvind til AOPA DMU's projekt om Cloud Break procedurer til mindre pladser – måske...

Måske inspireret af de nye vinde der blæser fra EASA inviterede Trafikstyrelsen i efteråret til møde med henblik på at genoplive arbejdet med at få introduceret IFR cloud break procedurer til de mindre pladser.

Trafikstyrelsen undskyldte meget det forudgående sagsforløb, hvor der i snart 10 år ikke er sket reel fremdrift og meddelte samtidigt at der nu var nye folk på alle positioner og en intention om at få projektet til at lykkes. Der blev aftalt en lovende plan for det videre forløb, men efter et par måneder meddelte den udpegede ankermand i Trafikstyrelsen at hans ansættelse i Trafikstyrelsen ophørte.

Der er endnu ikke besluttet en ny køreplan, men vi følger selvfølgelig op. I mellemtiden er den bedste løsning vi kan pege på at anvende de muligheder som EASA lovgivningen allerede nu giver for at operere IFR til pladser uden publicerede procedurer og hvor ansvaret for hindrings frigang alene hviler på piloten (AMC1 NCO.OP.115).

Bestyrelsens aktiviteter i internationale sammenhænge

Nordisk Samarbejde

Der har ikke været mødeaktivitet i Nordisk Samarbejde. Vi forventer det genoptages i 2023

EASA og IAOPA

AOPA DMUs aktiviteter i EASA og IAOPA sammenhæng afspejler på mange måder de problemstillinger vi står med nationalt, hvilket understreger betydningen af vores internationale samarbejde for at løse problemerne.

GPS-baseret instrument anflyvninger

AOPA DMU har i det forløbne år deltaget i en række arbejdsgruppemøder, arrangeret af EASA og EUSPA (det Europæiske Satellit Agentur – tidligere GSA). Formålet er at få GPS-baseret instrumentanflyvninger udbredt til mindre pladser. Det er et område hvor der virkelig begynder at ske noget rundt omkring i Europa.

EASA og EUSPA har meget klart angivet at det på mange mindre pladser vil være uhensigtsmæssigt at stille krav om AFIS og foreslår i stedet at man baserer løsningen på en 'Unicom model', hvor piloter udveksler trafik-information direkte på pladsfrekvensen.



Foto: AOPA DMU

EASA og EUSPA har udarbejdet en vejledning til hvordan processen gribes an og hvordan der f.eks. udarbejdes en risikovurdering der tager højde for de lokale forhold. Nogle steder

anvendes konceptet f.eks. udenfor ATC's åbningstid, andre steder er det baseret på en nærliggende ATC enhed og endelig er der løsningen hvor sidste del anflyvningen foregår uden ATC's involvering. Det er fortsat op til det myndigheden i det enkelte medlemsland at godkende den konkrete ansøgning.

EASA lovgivningens uhensigtsmæssigheder løses i EASA arbejdsgruppe

AOPA DMU deltager også via IAOPA samarbejdet i EASAs GA arbejdsgruppe kaldet GA.COM. Det er her vi forsøger at løse problemer og uhensigtsmæssigheder med EASA lovgivningen. Generelt oplever vi i EASA meget stor forståelse for GAs udfordringer og også vilje til at tage hånd om problemerne.

Det nytter...

Et eksempel er netop processen for instrumentanflyvningsprocedurer til de mindre pladser. Et andet eksempel er udfordringerne med krav om brand- og redning, hvor en plads som



Foto: AOPA DMU

Roskilde i de senere år har måttet stille krav om PPR og opkræve åbningsafgift for at stille med et beredskab som GA ikke behøver. Efter at vi bragte problemstillingen op har EASA gennemført nye regler der undtager GA fra kravet og vi har opfordret Roskilde lufthavn til hurtigst muligt at drage nytte af de nye regler.

Andre problemstillinger som vi søger at løse gennem EASAs GA.COM arbejdsgruppe er bl.a.:

- Udfordringerne med vores blyholdige AVGAS
- Krav til det nye drone-luftrum (U-space)
- Problemer med ukorrekte eller mangelfulde informationer i de officielle AIP'er
- Opfølgning på det nye Basic Instrument Rating (BIR)
- ...samt en række andre problemstillinger, der er fælles for GA i hele Europa.

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

Mødet i 2023 er København, hvor AOPA DMU er vært.

Europa Air Sports



EAS (Europe Air Sports) er en sammenslutning af nationale flyveklubber i Europa, samt Europæiske sammenslutninger af bl.a. motorflyvere i EPFU, Svæveflyvere i EGU osv.

AOPA DMU er medlem via EPFU (European Powered Flying Union).

Arbejdet i EAS er yderst vigtigt og udføres af en frivillig bestyrelse, bistået af en ansat sekretær, en projekt manager og en lobbyist i Bruxelles.

Der er gennem årene opnået betydelige resultater, bl.a. indenfor disse områder:

- | | |
|---------------------------------------|-------------|
| -Basic Regulation | -ATO |
| -Part M-Light som afskaffer Camo | -LAPL |
| -DTO (Declared Training Organisation) | -IR Enroute |
| -Standard Parts | -IR Rating |

Grøn omstilling, Avgas og droneudvikling på programmet

AOPA DMUs formand, Knud Nielsen deltog i det nyligt afholdte møde i Rom.

På transport området er der fra EU-politisk side meget stor fokus på den grønne omstilling. Transportsektoren står for 25 % af CO₂-udledningen, flytransporten udgør ca. 2 %. Fly op til 5700 kg. bliver muligvis fritaget for kommende CO₂- restriktioner. EAS er i konstruktiv dialog med politikerne om forslag til reduktion af CO₂.



Foto: Pixabay

Udfordringen med Avgas 100LL er bl.a. at bly tilsætningsstoffet TEL kun fremstilles ét sted verden, udenfor EU, nemlig England.

Hvis USA helt forbyder TEL, er det tvivlsomt om produktionen fortsætter. EU bruger 12.000 tons Avgas årligt. USA er ved at udvikle et nyt brændstof, GAMA som måske på sigt bliver afløseren for 100LL, indtil brint eller lign. måske bliver løsningen.

På droneområdet ser det ud til at der arbejdes med løsninger for fælles luftrum inden for ADSB og UAT, mange fly har i dag ADSB out. EAS repræsenterer 700.000 luftrumsbrugere i EU som fortsat skal have adgang til luftrummet. EAS opfordrer de nationale interesseorganisationer til at være en aktiv del af dronefora for at sikre udviklingen går i en retning hvor privatflyvningen ikke begrænses eller pålægges dyre løsninger.

BLIV PILOT kampagne

Bestyrelsen ønsker at bidrage positivt til udviklingen af GA i Danmark, herunder promovere og fortælle hvor fantastisk det er at flyve i sit eget fly. Derfor har vi i samarbejde med et professionelt reklamebureau fået lavet professionelle billeder og videoer, som er mundet ud i en interaktiv brochure. Vi har kaldt projektet "BLIV PILOT".

Formålet med vores nye digitale brochure er at engagere og motivere folk, som i dag ikke selv flyver, til at lære mere om hvordan det er at være pilot og hvordan man bliver det. Vi håber, at det kan hjælpe folk til at tage springet og komme i gang med at blive pilot. **Klik på billedet for at se brochuren.**



Frihed, fart og fællesskab

Vi arbejder med at forberede vores set up til at kunne promovere vores brochure optimalt. Vi er i gang med at klargøre vores hjemmeside til formålet. Vi ønsker herudover at tage kontakt til samtlige af vores medlemsklubber, med det klare budskab om at klubbernes respektive hjemmesider også er indbydende for folk, der drømmer om at blive pilot. Der er allerede klubber derude som gør en stor indsats på dette

område og vi ønsker at hjælpe andre klubber med følge disse fodspor.

Vi har alle en stor interesse at få flere piloter til det danske GA fællesskab og derfor vil en samlet indsats øge chancerne for at vi lykkedes med projektet.

Økonomi

Vi har igen år fået blank revisorpåtegning af vores eksterne revisor, Partner Revision. Årets resultat viser et underskud på kr. 109.597, som dækkes ind via egenkapitalen. Resultatet er som bestyrelsen forventede. Der er ingen kontingentrestancer.

Aktiver udgør kr. 1.507.827.

Kortfristet gæld kr. 146.363.

Egenkapital kr. 1.361.464

Nyt projekt skal styrke interessen for flyvning



Foto: Young Eagles

Nyt projekt på tegnebrættet

Bestyrelsen har et projekt i støbeskeen som forventes at få navnet "Danish Eagles". Det giver et ring af det amerikanske initiativ Young Eagles, som retter sigtekornet direkte mod helt unge mennesker.

Ved at give unge mennesker en stor flyveoplevelse tidligt i livet, så er man samtidig med til at så et frø i deres bevidsthed. Håbet er, at dette frø vil spire og en dag føre til at de unge mennesker tager et flycertifikat.

Vores indsats med "Danish Eagles" er ikke kun rettet mod den yngre segment, men faktisk folk i alle aldre. Det handler om at ramme folk, som er interesseret i flyvning.

Projektet er fortsat i den indledende fase og derfor vil der ikke blive givet konkrete eksempler på hvordan "Danish Eagles" kommer til at se ud, men der kunne være tale om koordineret indsatser med Åben Hus arrangementer, koordineret fly-in, Island jumping, bliv pilot for en dag, giv en flyvetur væk osv.

Medlemsudvikling

Medlemssituationen viser en beskeden tilbagegang på 20 medlemmer totalt. Billund Motorflyveklub har haft den største fremgang med 5 nye medlemmer. Største tilbagegang er blandt de direkte medlemmer, med i alt 8 medlemmer.

Medlemsadministration

Det er vigtigt at medlemmerne holder sine kontaktoplysninger opdaterede ved at logge på medlemssiden på www.motorflyvning.dk. Vi får stadig mange fejlmeddelelser retur på udsendelse af nyhedsmail og mange breve retur med forkert adresse ved udsendelse af medlemskort.

Indmeldelse sker fortsat på mail til sekretariatet.

Klubadministratorer udmelder selv medlemmer, fristen er nu forlænget til den 1. februar, det følgende år.

Medlemsfordele

Du finder mere information om alle medlemsfordele på www.aopadmu.dk, i menuen *For medlemmer*.

Medlemskort

AOPA DMU Crew Card er gratis for alle medlemmer, som har uploadet et brugbart foto og personcertifikat nummer på medlemsprofilen, på www.motorflyvning.dk. Kortet giver gode rabatter på hotelophold og bil leje og kan anvendes som billedlegitimation i lufthavne. Se krav til foto på www.aopadmu.dk under menuen *Om AOPA DMU*.

Flyforsikring

Fly forsikring er præget af få udbydere. AOPA DMU har indgået en samarbejdsaftale med en tysk mægler, som er repræsenteret i Danmark ved AGD Aps, v/Hans Jørn Christensen, tidligere direktør i Sirius og med en årelang erfaring i flyforsikring.

Sundhedsforsikring

Flere medlemmer benytter sig af vores medlemsaftale med Tryg Forsikring. Det er en meget attraktiv forsikring, både hvad angår vilkår og pris.



Ingen aldersgrænse.

Ægtefælle/samlever kan tegne, ikke krav om samme bopæl.

Anciennitet følger med ved skift fra anden sundhedsforsikring.

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 dog ikke flyforsikring. Ved udmeldelse af AOPA DMU bortfalder de favorable vilkår på forsikringen.

Jeppesen

Der gives 15 % rabat på digitale produkter.

SkyDemon

Der gives 20 % rabat på startlicens, under forudsætning af at vi bestiller 4 licenser pr. gang.

Brændstof

AVGAS situationen bliver generelt mere og mere tilspidset, også herhjemme.

Dels stiger prisen på brændstof og dels bliver der færre tanke, der er aktive på de offentlige pladser.

Aarhus Lufthavn har lukket for salg af Avgas 100.

Roskilde Lufthavn, AIRBP har valgt at standse salget. Selve anlægget synes umiddelbart at være intakt, om end ikke i drift. Shell leverer stadig AVGAS på lufthavnen.

Billund Lufthavn lukker AVGAS anlægget med udgangen af 2023.



Foto: AOPA DMU

Glædeligt at **Kalundborg** igen har eget tankanlæg, ligesom salget af brændstof på **Holbæk** og **Ringsted** betyder øget trafik på disse pladser.

AOPA DMU aftale om levering af brændstof er en succes

Vores aftale med levering af brændstof på de mindre flyvepladser synes at være en succes. Den bidrager til at der over hele landet er mindre private og offentlige pladser, hvor det er muligt at tanke.

UL94 – juridisk set et andet brændstof end UL91

Efter AIRBPs stop for salg i Roskilde lufthavn ønskede Shell at sælge blyfri AVGAS UL94. Vi har måttet erkende at dette brændstof ikke må anvendes i stedet for UL91, idet EASA kun har godkendt et produktnavn, ikke et brændstof der lever op til et specifikt mindste oktantal.

UL 94 er produceret til samme specifikation med et højere krav til oktantal, men det må kun tankes hvis det er nævnt i flyets dokumenter. Vi har skrevet ud til alle der har brugt AOPA DMU-vejledning om godkendelse til andet brændstof og forklaret dette.

Der er indikation på at EASA er i gang med at ændre regelteksten, så at UL94 kan anvendes også hvis UL91 kan anvendes. Roskilde Lufthavn har indikeret at de vil sælge UL94 hurtigst muligt hvis dette kommer igennem.

Blyfrit miljø presser på

100LL er tilsat bly og dette tilsætningsstof produceres nu kun udenfor EU, det giver en problemstilling med import til EU. Resultatet kan blive at brændstof skal importeres med bly tilsat og det vil fordyre brændstoffet yderligere.

I USA er 100UL udviklet som et blyfrit alternativ til 100LL og dette er nu certificeret til næsten alle flytyper af FAA. Produktionen skal løbes i gang og udbredelsen vil naturligvis tage en del år. Men ønsket om et blyfrit miljø presser på i USA og også i Europa.

Fra EPFU mødet i Milano blev det nævnt at der er opstart med godkendelse i Europa, men det vil tage et par år før det er godkendt. Derefter skal det indføres på markedet. Prisen forventes at ligge lidt højere end vi kender det fra 100LL.

Konkurrenceflyvning

Der henvises til Luftsport Danmarks hjemmeside www.luftsportdanmark.dk



Vi opfordrer til at man investerer nogle af sine flyvetimer til konkurrenceflyvning. Alle uanset erfaring er velkomne og det er tilladt at have navigatør med. Deltagerantallet har desværre været dalende de seneste år og det skal vi gerne have vendt.

Tøv ikke med at melde dig til en konkurrence, selv om der er nye ting at holde styr på. Alle er startet som nybegyndere og der vil altid være nogen, som er parate til at hjælpe dig og give gode råd. Det er en sjov og lærerig konkurrence i grundlæggende flyvefærdigheder, mange af tingene vil du genkende fra den gang du tog din grundlæggende pilotuddannelse.



Foto: AOPA DMU

AOPA DMU tur

Turen til Wien blev forsinket grundet Covid-19, men kunne endelig gennemføres i år. Det var en fin tur med glade og tilfredse deltagere. Første stop var Shønhagen for at pleje besætning og piloter, og tanke. Shønhagen er en dejlig plads, som bestemt kan anbefales, også hvis man ikke skal videre. Herfra kan man f.eks besøge Berlin, de kører gerne en til toget og vups er man i Berlin.

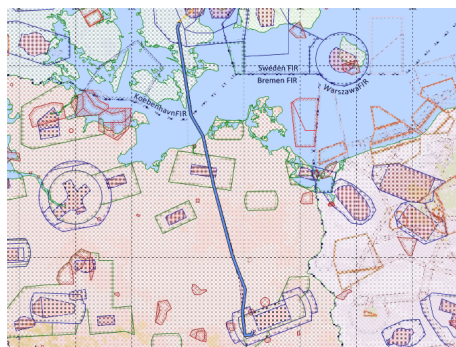


Foto: SkyDemon, Jean Nygaard

Derefter fløj vi videre til Wiener Neustadt og ind i Østrig via Dobersberg. Herfra blev det spændende for vi fulgte en rute med et hav af waypoints via Krems og ind til landing via VFR punktet B – her var SkyDemon til stor hjælp! Wien er en fantastisk by som man aldrig bliver træt af. Hjemturen gik også fint, i udmærket vejr.

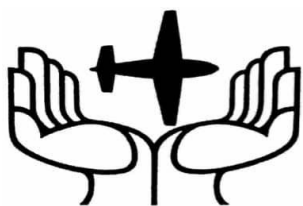
2023 – Turen går til Tyskland, Harzen

2024 – Turen går til Tjekkiet

Sprogtest

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

Rådet for Større Flyvesikkerhed



Rådets har fået ny hjemmeside: <http://www.flyvesikkerhed.dk>

Vi opfordrer til at flyveklubberne benytter sig af [Rådets kursuskatalog](#)

Formål

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.

Rådets sammensætning

Rådet består af alle parter inden for flyvning i Danmark og drives ved frivillig indsats af Rådets medlemmer m.v. og af sponsorater.

Rådets formand er Tonny Henriksen.

Rådets generalsekretær: Hjalmar Nielsen.

Der har været og er ved at blive skiftet ud blandt medlemmerne, nogle er stoppet eller skiftet professionelt og andre er stoppet grundet alder. Rådet har reorganiseret organisationen og er i gang med at få de sidste medlemmer sat ind i arbejdet.

Danmarks Luftsports Union (DLU)



Bestyrelsen består af: Hjalmar Nielsen, Søren Pedersen og Tonny Henriksen. Bestyrelsen arbejder på at få et skabt et samarbejde med Danmarks Idrætsforbund (DIF).

Formålet er at skabe et struktureret arbejde og støtte til luftsport og organiseringen af det, samtidig med, at der kommer ordnede forhold vedrørende vidensdelingen. For at komme ind under DIF, er det nødvendigt at være med i KDA og dermed FAI (hjemmehørende i Lausanne, Schweiz), som er den overordnede luftsportsorganisation.

DLU er en lille organisation, hvorfor DIF mener vi skal blive medlem via en union der allerede er medlem. DIF lukkede for flere år siden for unioner under 2000 medlemmer.

Hvis DLU skal blive medlem som selvstændig union, kræver det et stort og besværligt arbejde, blandt andet skal behandles på DIFs årlige repræsentantskabsmøde, hvor beslutningen skal tages. Det mener hverken DIF eller vi er en mulighed.

Vi fortsætter arbejdet med at blive medlem via en bestående medlemsunion.

Læsestof om flyvning

Abonnement på nedenstående blade, kan til vælges via medlemsprofilen på www.motorflyvning.dk

FLYV



FLYV er Danmarks ældste flyvemagasin, der siden 1928 har spillet en vigtig rolle som formidler af flyvning i Danmark.

Rune Balle er ansvarshavende redaktør og udgiver. Bladet udkommer hver anden måned og er et meget læseværdigt blad.

Vi opfordrer kraftigt medlemmerne til at tegne et abonnement, kun derved sikres at der fortsat findes et dansk magasin med fokus på vores interesser.

AOPA magasiner

AOPA UK udgiver hver 2. måned et blad om GA flyvning i UK og Europa.

AOPA USA udgiver hver måned et magasin om alt nyt indenfor GA flyvning i USA og inkluderer *Flight Training Digital*.

Der kan også abonneres online på AOPA US magasinet.



DULFU

AOPA DMU har fortsat et rigtigt godt samarbejde med Dansk UL-Flyver Union (DULFU). Fælles sekretariat, som blev realitet i november 2015, har styrket samarbejdet.

KZ & Veteranfly Klubben

Klubben har fået ny formand. Der er mange af vores medlemmer som flyver Annex 1 Fly, så vi varetager naturligvis også deres interesser.

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 opnå 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 høringssvar, 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. Det opnås med vedholden deltagelse i de internationale møder, et tæt samarbejde på tværs af organisationer og indsendelse af kommentarer til EASA's høringer. Vi ved at der kommer ændringer til vores fordel, men processen er desværre lang.

AOPA DMU's arbejde med at skabe bedst mulige vilkår for GA flyvning i Danmark er kun mulig gennem vores medlemmers opbakning. Vi takker alle medlemmer for opbakningen i det forgangne år.

På bestyrelsens vegne



Knud Nielsen
Formand AOPA DMU