

AOPA DMU

Årsberetning og indkaldelse

41. repræsentantskabsmøde

Lørdag den 13. april 2024



Frihed, fart og fællesskab

Til AOPA DMU medlemmer

Der indkaldes til:

Repræsentantskabsmøde - Lørdag den 13. april 2024

Lolland Falster/Maribo Lufthavn (EKMB), Højbygårdvej 20 B, 4970 Rødby

kl. 09:45-10:30 (Kaffe/the & rundstykker)

Se vedlagte program

Lolland Falster Motorflyveklub er vært og har stået for den praktiske planlægning, bl.a. udflugt til Femern Bælt udstilling og afholdelse af møde i Visual Climate Center/Factory Lodge, se vedlagte program.

Dagsorden

1. Registrering af de stemmeberettigede
 2. Valg af dirigent
- Årsberetning 2023
 - Regnskab 2023
 - Indkomne forslag
 - Budget, Kontingent
 - Valg af 4 bestyrelsesmedlemmer (2 år)

På valg er:

Knud Nielsen	2 suppleanter (1år)
Jacob Pedersen	2 revisorer
Ivan Jensen	
Paul Harrison	
Per Jensen	

- Fastsættelse af sted for næste års repræsentantskabsmøde
- Eventuelt

Tilmelding

Tilmelding er nødvendig senest den 2. april. Deltagelse er gratis.

Ved tilmelding oplys venligst **dit navn, klubnavn/direkte medlem, om du ønsker frokost og om du ønsker transport (lejet bus) til/fra Lolland Falster/Maribo Lufthavn.**

Tilmelding til info@motorflyvning.dk eller 78 78 21 90.

Vedtægter

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

Forslag

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

Repræsentanter - jævnfør vedtægterne § 5

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

Bestyrelsen 2023

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	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
Unionshåndbog	Merete Strandberg / Knud Nielsen
Flyveplads udvalg	Henrik Værø, Paul Harrison

Repræsentation i nationale organisationer:

Trafikstyrelsen	Bestyrelsen
Teknik & Luftrumsudvalg:	Jacob Pedersen / Per Jensen
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 / Jacob Pedersen / Merete Strandberg
European Powered Flying Union	Knud Nielsen / Merete Strandberg
IAOPA	Knud Nielsen / Jacob Pedersen

Medlemsoversigt Primo 2024

	2024			2023	
Klub	Medlemmer	Stemmer	+/-	Medlemmer	Stemmer
Billund Motorflyveklub	57	2	-13	70	2
Bornholms Flyveklub	6	1	-1	7	1
Brædstrup Flyveklub	6	1	0	6	1
Ejstrupholm Flyveklub	6	1	0	6	1
Fyns Flyveklub	16	1	-8	24	1
Grenå flyveklub	2	1	0	2	1
Helikoptergruppen	2	1	0	2	1
Herning Motorflyveklub	31	2	-3	34	2
Horsens Flyveklub	15	1	-3	18	1
Kalundborg Flyveklub	9	1	0	9	1
Lolland-Falster	42	2	-1	43	2
Midtjysk Flyveklub	154	6	-19	173	6
Midtsjællands Flyveklub	38	2	-1	39	2
Nordals Flyveklub	10	1	0	10	1
Nordvestsjælland Flyveklub	8	1	-1	9	1
Randers Flyveklub	78	3	1	77	3
Roskilde Flyveklub	369	13	8	361	13
Sindal Flyveklub	16	1	-1	17	1
Skive Motorflyveklub	18	1	0	18	1
Svendborg Flyveklub	2	1	0	2	1
Sæby Flyveklub	14	1	0	14	1
Thisted Flyveklub	7	1	-1	8	1
Tønder Flyveklub	19	1	-3	22	1
Vamdrup Flyveklub	7	1	0	7	1
Viborg Flyveklub	25	1	-4	29	1
Ærø Flyveklub	7	1	-1	8	1
Ølgod Flyveklub	3	1	0	3	1
Direkte medlemmer	117	4	7	110	4
I alt 27 Klubber	1084	54	-20	1128	54

Bestyrelsens aktiviteter

Bestyrelsen har også i det forløbne år været travlt beskæftiget, både på den nationale og internationale front. Vi deltager løbende i alle slags møder, som er relevante for motorflyvning, herunder drone luftrum og i høj grad i møder med Trafikstyrelsen. International lovgivning har også et stort fokus. Læs vores nyhedsmail, der løbende udsendes til alle medlemmer og kan findes på www.motorflyvning.dk og www.aopadmu.dk.

Trafikstyrelsen

IFR GPS anflyvningsprocedurer til mindre VFR pladser

AOPA DMU har, som det er de fleste bekendt, i en del år arbejdet for etablering af et koncept for IFR GPS anflyvningsprocedurer, der kan anvendes på de mindre VFR pladser, såkaldte cloud break procedurer. Arbejdet er foregået både på EASA niveau og med Trafikstyrelsen.

EASA har i flere år anset øget adgang til IFR flyvning som en hjørnesten i forbedring af flyvesikkerheden for GA. Det er bl.a. baggrunden for de senere års introduktion af nye ratings, der giver lettere adgang til at opnå instrument rettigheder som GA pilot. Den anden del af strategien handler om at skabe reelle muligheder for at anvende instrument rettighederne på de mindre pladser hvor GA hovedsageligt opererer.

AOPA DMU har deltaget i en EASAs arbejdsgruppe, hvor konceptet er modnet. Et af de centrale elementer er at sikre udveksling af trafikinformation uden at der er krav om AFIS eller bemanning på jorden. Flere lande i Europa har allerede med forskellige variationer realiseret dette, f.eks. Finland, Østrig og Schweiz. Sverige er også godt på vej.

I Danmark oplever vi nu også en mere positiv tilgang fra Trafikstyrelsens side. Vi oplever at Trafikstyrelsen nu pro-aktivt arbejder på at finde en model, der vil kunne fungere. AOPA DMU har løbende arbejdsgruppemøder med Trafikstyrelsen og vi forventer i løbet af foråret 2024, at have en generisk model på plads med Trafikstyrelsen. Tanken er at modellen skal kunne rulles ud til flere af de mindre pladser herhjemme.



Foto: AOPA DMU

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. Link til www.delefly.nu.

I kølvandet på vores hjemmeside lancering 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.

Vindmølleproducenterne arbejder i øjeblikket med en radar løsning 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 ser nu i retning af en løsning baseret på ADS-B 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 ADS-B out.



Foto: Pixabay

Vi arbejder så på en ordning hvor vi kan få delvis eller fuldt finansieret en ADS-B løsning til vores fly fra den besparelse, som valg af en ADS-B 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 privat flyvningen.

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 langsommelig arbejdsgang.

Trafikstyrelsen har fortsat ikke godkendt projektet selv om Air Support er klar til at dække hele Danmark, det er tankevækkende at et tiltag der har stor flyve sikkerhedsmæssigt betydning ikke yder større fremme. Vi følger løbende op.

Ny drone strategi - AOPA DMU deltager i ekspertgruppe

I efteråret igangsatte Transportministeriet udformning af en ny drone strategi, som skal bidrage til at sætte retningen for hvordan dansk luftrum organiseres, til gavn for både droner og øvrige luftrum brugere. Strategien skal have et operationelt sigte med særlig fokus på luftrum, da drone branchen i dag møder operationelle udfordringer i sit virke i dansk luftrum.

BVLOS-drone operationer kræver på nuværende tidspunkt, at der oprettes et restriktionsområde som segregerer til den øvrige bemandede trafik. Oprettelsen af restriktionsområder er ufleksibelt og optager store dele af luftrummet, som er til gene for de øvrige luftrum brugere. Det er ikke en skalérbar løsning i forhold til den forventede stigende efterspørgsel på luftrum fra drone operatører.

Den nye strategi skal bl.a. have til formål at videreudvikle og understøtte drone branchen i Danmark med henblik på integration af droner i dansk luftrum, i samspil med øvrig luftfart, både i og udenfor U-Space.

Der tages ikke afsæt i den eksisterende drone strategi fra 2016.

AOPA DMU deltager aktivt i ekspertgruppen, der har fokus på adgang til luftrummet. Ekspertgruppen består bl.a. af Forsvaret, Politiet, Beredskabet, Trafikstyrelsen, Naviar, droneoperatører, Syddansk Universitet. HEMS beredskabet og interesseorganisationer for luftfart.



Foto: AOPA DMU

Den store udfordring er, at der ikke er en pose penge at drive et U-Space på. U-Space følger en forordning der kræver at der altid er overvågning i luftrummet og udveksling af data således at bemanded og ubemandet luftfart med meget stor sandsynlighed kan se hinanden og dronen har altid vigepligten. Dette vil gøre U-Space kostbart også i DK.

AOPA DMU har bl.a. påpeget at man fra Trafikstyrelsens side, som minimum, burde stille krav om at droner, over f.eks. 2 kg., udstyres med ADS-B out, så disse er synlige for øvrige luftrum brugere. Det har vi også tidligere foreslået til Trafikstyrelsen, som har afvist denne løsning. Vi har tydeligt givet udtryk for vores flyvesikkerhedsmæssige bekymring, det er selvsagt at det vil have katastrofale følger hvis en drone kolliderer med et fly. AOPA DMU har også understreget at der er akut behov for at speede processen op med integration af bemanded og ubemandet trafik i fælles luftrum, så øvrige luftrum brugere ikke skal hindres adgang til betydelige dele af luftrummet under droneaktivitet.

Udfordringen med ADS-B er en bekymring, at den "fylder" meget på frekvensbåndet og dermed degraderer andre tjenester til bemanded luftfart, såsom mode A, C, S og TCAS.

Der tales meget om at anvende 5G eller ADS-L til formålet. Men udfordringen for den bemandede luftfart er, at der er lang vej til disse systemer til certificerede og integrerede løsninger. Særligt hvis EU vælger egne standarder som de globale fabrikanter ikke ser forretning i at understøtte.

Billund Lufthavn - GA pilot skal have mulighed for "egen handling"

Weekendtur til Legoland, Lalandia eller en skøn vandretur på Randbøl Hede. Billund Lufthavn har tidligere været en attraktiv GA-destination, da Billund tilbyder et væld af sjove oplevelser for hele familien.

Desværre har Billund Lufthavn gjort det mindre attraktivt for GA-piloter at besøge området. Gennem den seneste tid har vi modtaget flere henvendelser fra vores medlemmer omkring utilfredshed med kravet om obligatorisk handling for GA på Billund Lufthavn. Vi har også fulgt debatten på de sociale medier og generelt er der blandt GA-piloter stor utilfredshed med forringelsen af vilkårene for GA i Billund Lufthavn.

På den baggrund har vi rettet henvendelse til Billund Lufthavn for at gøre opmærksom på problematikken og for at henlede Lufthavnens opmærksomhed på et EU direktiv og den danske BL faktisk forpligter Billund Lufthavn til at sikre at der kan udøves "egen-handling", uden involvering af tredjemand (BlackBirdAir eller JoinJet). Det mener vi ikke er opfyldt med Billund Lufthavns udsendte NOTAM, der alene henviser til handling via lokale FBO'er. AOPA DMU har en række konkrete forslag klar til Billund Lufthavn, som kan sikre GA-Piloter nem adgang til "egen-handling" og har rettet henvendelse til Billund Lufthavn herom.

Flyvesikkerheds Dage

I weekenden, den 2. & 3. marts, gennemførte bestyrelsen et flyvesikkerheds arrangement, med hjælp fra Roskilde Flyveklub. Deltagerantallet rundede de 38 deltagere, derudover indlægsholdere og hjælpere.

Bestyrelsen har en god mavefornemmelse om at det blev godt modtaget som helhed, men at der som altid er behov for mere tid til de gode samtaler om emnerne.

Bestyrelsen håber, at en anden klub vil melde sig som tovholder på den logistiske del af arrangementet, så vi kan gøre det til en tradition at afholde et sådant årligt arrangement, først på året.

Høringer

Alt relevant høringsmateriale fra EASA, Trafikstyrelsen og øvrige myndigheder, gennemlæses og besvares, med øje for at varetage medlemmernes interesser og skabe de bedst mulige vilkår for privat- og firmaflyvning.

I det forløbne år har vi bl.a. behandlet høringer vedrørende:

- Drone Bekendtgørelse
- Bestemmelser om indsigelse mod teoretiske prøver afholdt af Trafikstyrelsen
- Sprogkrav
- Etablering af diverse restriktionsområder
- Lov om Luftfart (herunder præcisering af regler om luftfartøjers adgang til luftfart inden for dansk område)

Høring - Længerevarende R/D områder i Skagerrak og Nordsøen kan betyde begrænsninger i flyvning til/fra Sverige og Norge.

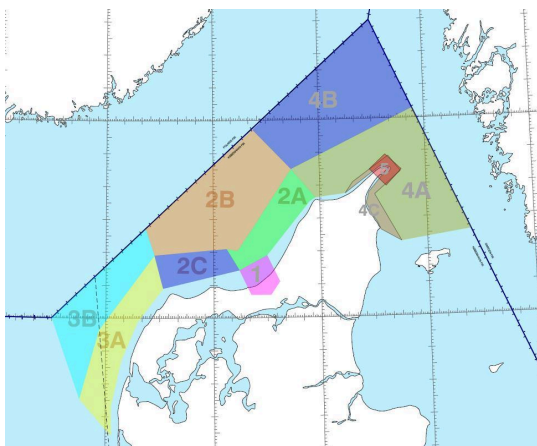


Foto: Trafikstyrelsen

Trafikstyrelsen har sendt ansøgning fra Søværnskommandoen om droneflyvning i et geografisk omfattende område i Skagerrak og Nordsøen i høring. Der er tale om en varighed på 5 måneder henover sommeren 2024, 19/4 til 19/9.

Droneflyvningen vil finde sted i op til 10 timer dagligt, alle ugens dage, fortrinsvis i dagtimerne. Den vertikale udstrækning er for område 1 og 5 fra SFC - 1500 ft (lilla og rød), de øvrige områder fra SFC - 6000 ft. Områderne aktiveres på NOTAM.

Vi har over for Trafikstyrelsen udtrykt vores bekymring omkring det meget store geografiske område, restriktionsområderne strækker sig over og den langvarige periode, som også er den periode på året, hvor vores medlemmer er mest aktive med flyvning. Det vil betyde en ikke uvæsentlig begrænsning i forhold til vores medlemmers mulighed for at flyve f.eks. til/fra Sverige og Norge i perioden. For at mindske generne for vores medlemmer, har vi præciseret følgende forhold, som vi mener bør indføres i forbindelse med etablering af restriktionsområderne:

- At fly udstyret med ADSB-out bør kunne flyve gennem områderne, uden forudgående tilladelse og uden restriktioner.
- At områderne kun bør aktiveres ved behov.
- At det til enhver tid bør være muligt at kalde ATC og opnå klarering til at flyve gennem et aktivt område, hvis det er flyvesikkerhedsmæssigt praktisk muligt.
- At aktivering af områderne sker med minimum nogle dages varsel, for ikke at vanskeliggøre planlægningen af vores medlemmers flyvning.

Høring - Lov om Luftfart, herunder præcisering af regler om luftfartøjers adgang til luftfart inden for dansk område.



Foto: Pixabay

På trods af at både fly på EU register og fly registreret uden for EU er regulerede af fælles EU regler har Trafikstyrelsen i flere år anset flyene for ulovligt baseret i Danmark og har i flere tilfælde udsendt advarsler til flyejere af udenlandsk registrerede fly og endda sendt sager til retsforfølgelse.

Vi har i flere år påpeget problematikken med den manglende overholdelse af EU-lov for Trafikstyrelsen, men desværre uden resultat. I 2021 besluttede bestyrelsen at klage til EU-Kommissionen. Kommissionen reagerede, på baggrund af AOPA DMU's klage, ved at sende en formel åbningskrivelse til Danmark, hvor Kommissionen påpegede, at det danske krav

undergraver friheden til at levere tjenester og den frie bevægelighed for personer og varer, som nedfældet i EU-traktaten. Dermed tog EU Kommissionen det første skridt i en traktatbrudssag mod Danmark.

Vi finder det meget positivt, at der nu er taget initiativ til at bringe dansk lov i overensstemmelse med EU-retten, med høringsudkastet om ændring af Lov om Luftfart, særligt hvad angår regler om adgang til luftfart inden for dansk område.

Dog må vi konstatere at udkastet desværre ikke opfylder de krav, der er stillet fra EU Kommissionens side, for så vidt angår udenlandsk registrerede luftfartøjer. Det danske lovforslag giver alene rettigheder til udenlandske luftfartøjer, der er registreret i et EU eller EØS-lande. EU Kommissionens krav gælder både EU registrerede luftfartøjer og luftfartøjer registreret uden for EU, når disse opereres af en operatør i EU.



Foto: AOPA DMU

Bestyrelsens aktiviteter i internationale sammenhænge

Nordisk Samarbejde

Der har ikke været mødeaktivitet i Nordisk Samarbejde. Det er pt. uvist om møderne genoptages.

EASA og IAOPA

AOPA DMUs deltager, via IAOPA samarbejdet, i EASA GA arbejdsgruppe der arbejder på at løse lovgivningsmæssige udfordringer, der dukker op som følge af EU og EASA lovgivningen. AOPA DMU har i den forbindelse rejst flere nye emner i det forløbne år:

Adgang til Lufthavne

Adgangs restriktioner til de lidt større EU regulerede lufthavne er et voksende problem. Sagen er at et flycertifikat ifølge EU reglerne faktisk ikke giver ret til adgang uden eskortering på disse lufthavnes security-restricted områder. Udover et lufthavns-ID-kort, der kun gælder for én lufthavn, så er det kun et såkaldt "Union Crew Identification" kort, der giver ret til adgang uden eskortering i de adgangsbegrænsede områder.

Årsagen til at man fra EU's side ikke vil acceptere et flycertifikat, men alene et aircrew kort er at der skal være gennemført en udvidet baggrundskontrol af piloten, før end der udstedes et "Union Crew Identification Card". Det krav er ikke opfyldt med et flycertifikat.

Det helt store problem med de nuværende regler er, at det kun er luftfartsselskaber, der har lov til at udstede et sådant aircrew kort. Det vil sige, at en NCC operatør eller et kommercielt helikopterfirma kan ikke udstede et "Union Crew Identification Card" til deres medarbejdere, på trods af at de har præcis samme behov som en pilot ansat i et luftfartsselskab. Ligeledes er der ingen løsning for privatpiloter.

Vi har rejst problemstillingen overfor både EASA og EU Kommissionen, da der er tale om en åbenlys forskelsbehandling og hvor en gruppe piloter simpelthen er blevet "glemt", da man lavede lovgivningen.

Bl.a. på baggrund af denne problematik har de franske myndigheder explicit vedtaget lovgivning, der tillader flyve organisationer, såsom det franske AOPA at udstede et "Union Crew Identification Card", efter at have foretaget en udvidet baggrundskontrol.

Vi arbejder på at der kommer en løsning på EU plan, så GA piloter kan få adgang uden eskortering til lufthavne. Det kunne være en udvidet rettighed koblet til certifikatet eller en eksPLICIT EU anerkendelse af "den franske model", hvorefter AOPA DMU vil kunne tilbyde et "Union Crew Identification Card", baseret på en udvidet baggrundskontrol og som vil kunne give adgang til lufthavne som Aarhus, Aalborg m.fl.

Bemærk, at det Air Crew kort, som AOPA DMU igennem mange år har udstedt til medlemmerne ikke er baseret på en udvidet baggrundskontrol, men alene baseret på at piloten er certifikatindehaver. Det lever altså ikke op til kravene som "Union Crew Identification Card" og giver derfor ikke adgang uden eskortering til lufthavne, der er omfattet af EU reglerne. Den vej rundt kan det f.eks. sammenlignes med et Air Crew kort udstedt af et luftfartsselskab i et tredjeland uden for EU, som normalt heller ikke er baseret på en udvidet baggrundskontrol. Aktuelt giver AOPA DMU crew kortet først og fremmest adgang til aircrew rabatter på hoteller, der tilbyder dette, ligesom det kan være adgangsgivende på andre lufthavne, omfattet af nationale regler og hvor der ikke er krav om baggrundstjek.

Marshal-krav på forpladser

Mange medlemmer har, f.eks. i Roskilde Lufthavn, oplevet de nye krav om marshaller, når der taxies til og fra forpladsen. Generelt er det vores oplevelse at disse stringente krav om marshalling på forpladser ikke fungerer særligt godt på lufthavne, der primært betjener GA. I bedste fald er de overflødige og i værste fald skaber de øget forvirring og trængsel. Uanset hvad er de med til at drive omkostningerne i vejret, uanset om lufthavnen vælger at opkræve for "servicen" eller ej.

Paradoksalt rammer kravene hårdere på en lufthavn som Roskilde Lufthavn, end de gør i f.eks. Kastrup Lufthavn, fordi man i sidstnævnte har elektroniske docking systemer, der eliminerer marshaller kravet.

AOPA DMU har bragt problemstillingen op over for EASA, der anerkender problemet, især for GA.



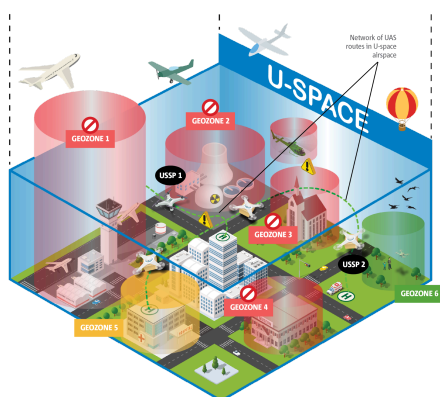
Foto: AOPA DMU

En af de løsninger, der nu arbejdes på, er at anerkende fornuftigt optegnede streger som acceptabel marshalling for mindre fly.

EASA har også præciseret, at der alene er krav om marshaller, når man taxier TIL parkering og der ikke er noget krav, når man kører FRA parkering. Kravene i Roskilde Lufthavn burde derfor lempes, hvilket også er meddelt lufthavnen.

Elektronisk synlighed

“Elektronisk synlighed” eller på mundret engelsk “Electronic Conspicuity” er et af de absolut hotte områder hos EASA for tiden. En af årsagerne er selvsagt fremvæksten i droner, hvor elektronisk synlighed ses som en af løsningerne på at få bemandede luftfart og droner til at sameksistere i samme luftrum. F.eks er EASAs drone-luftrum U-Space baseret på at bemandede fly, der er elektronisk synlige, kan operere frit i U-Space og at droner skal vige når de opfanger et signal fra et bemandede fly. En anden af de helt store fordele ved elektronisk synlighed er at reducere risikoen for mid-air kollisioner.



Der er ifølge den plan EASA arbejder på flere muligheder for at blive “elektronisk synlig”. ADS-B Out er den certificerede og allerede kendte løsning, som en del fly allerede har installeret.

UAT er en alternativ løsning, der især har vundet udbredelse i USA og også understøttes af en del allerede eksisterende avionics. Teknologien minder om ADS-B, men anvender en anden frekvens og giver mulighed for at upload vejr og trafikinformation fra jorden til flyet.

Foto: EASA

Blandt andre kendte teknologier er FLARM, der især anvendes af svævefly, og som er baseret på et proprietært system, der kræver en licens for at afkode signalerne.

AOPA DMU har sammen med IAOPA Europe argumenteret hårdt for at UAT anerkendes over hele EU. Blandt argumenterne er at denne teknologi er en anerkendt standard, der allerede understøttes af de store (primært amerikanske) avionics producenter, og at der eksisterer håndholdte enheder til meget overkommelige priser. EASA er ikke afvisende, men dog alligevel tilbageholdende og henviser til at ikke alle EU lande ønsker at frigive UAT frekvensen til dette formål. Der er tale om en VORTAC frekvens på aviation båndet.

EASA arbejder i stedet på en såkaldt ADS-L (Light) løsning, der enten kan være baseret på mobiltelefoni eller på en radio-enhed, der sender på et licensfrit frekvensbånd omkring 860 Mhz. EASA forventer sammen med udstyrsproducenterne at lave en stor lancering af sidstnævnte teknologi, i forbindelse med AERO messen i Friedrichshafen.

Vi følger udviklingen med spænding, men har også en vis skepsis over for hvor driftssikker en løsning baseret på mobiltelefon signaler vil være. Vi kender alle til den ret ustabile mobildækning i højden. Potentielt mere lovende er ADS-L teknologien, baseret på radiosendere der kommunikerer direkte på 860 MHz og minder en del om UAT. Ulempen i forhold til UAT er, at der er tale om en frekvens, der ikke er reserveret til aviation formål og at den ikke understøttes af eksisterende certificeret udstyr. Blandt fordelene kunne så omvendt

være at man ikke behøver afvente en sendetilladelse fra Trafikstyrelsen, men umiddelbart kan etablere en sender, der udsender radarbilleder mv. Udstyret forventes at blive billigt og portabelt. Den tilladte sendestyrke er ikke så kraftig, men til gengæld rummer teknologien nogle muligheder for at datapakker med f.eks. positionsoplysninger eller vejr kan videresendes (relays) via deltagende fly og på den måde nå videre ud.

Om det bliver UAT eller ADS-L på 860 MHz, der på sigt vinder kapløbet, er endnu for tidligt at sige, men under alle omstændigheder bliver der fremadrettet langt flere muligheder for at se og blive set elektronisk. Det sikre valg lige nu må siges at være ADS-B, der også er den eneste fuldt certificerede løsning.

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 var i København, hvor AOPA DMU var vært. Der var flere emner på dagsordenen, men det altoverskyggende er fremtidig adgang til Avgas 100LL hvor der i øjeblikket ikke findes alternativer til dette brændstof til de højkomprimerede motorer. Vi fik stor ros for arrangementet som blandt andet ud over mødet var besøg på Københavns Rådhus med Rådhuspandekager, en middag på restaurant "Det Glade Vanvid" og sejltur på kanalerne

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 droner på programmet

På transportområdet er der fra EU-politisk side meget stort 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.



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 Bl.a. ADS-B og UAT, mange fly har i dag ADS-B 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 drone fora, for at sikre udviklingen går i en retning hvor privat flyvningen ikke begrænses eller pålægges omkostningstunge 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.

[Link til brochuren.](#)

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 at følge disse fodspor.

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

GA-flyvningen i Danmark står over for et faldende antal medlemmer og en stigende gennemsnitsalder.

Det kræver en fælles indsats, hvis vi sammen skal forsøge at vende udviklingen. Derfor ønsker bestyrelsen at støtte vores medlemsklubber i arbejdet med at rekruttere nye medlemmer og piloter til deres klubber.

Vi udarbejdede sidste år, i samarbejde med et professionelt reklamebureau, en interaktiv brochure med formålet at støtte op omkring en positiv udvikling for GA i Danmark, se ovenstående link.

Formålet med vores 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.

Vores intention var at få sat vores hjemmeside op til at kunne understøtte en "Bliv Pilot" kampagne. Vi har måtte konstatere at vores nuværende hjemmeside ikke lever op til vores krav til hvordan sådan en side skal se ud. Derfor arbejder vi nu hårdt på at få det tekniske på plads, så vi kan levere en platform, hvor vores medlemsklubber kan hente inspiration til at gøre mere for at "lokke" lokale aspiranter til klubberne.

Når hjemmesiden er klar, vil vi 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. Vi har bemærket at mange klubber allerede gør en flot indsats på PR området, heriblandt [Roskilde Flyveklub](#). Noget vi alle kan lade os inspirere af.

Økonomi

På nuværende tidspunkt har vi ikke modtaget årsrapporten fra vores eksterne revisorer, men det forventes at blive med blank revisorpåtegning i lighed med de tidligere år. Årets resultat viser et underskud, som dækkes ind via egenkapitalen. Resultatet er som bestyrelsen forventede.

Efter to år med underskud, er det nødvendigt med en mindre kontingentstigning. Der er ingen kontingentrestancer.

Nyt projekt skal styrke interessen for flyvning

Nyt projekt på tegnebrættet



Foto: Young Eagles

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 det yngre segment, men faktisk folk i alle aldre. Det handler om at ramme folk, som er interesserede 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

Medlems situationen viser en beskedent tilbagegang på 20 medlemmer totalt. Roskilde Flyveklub har den største fremgang med 8 nye medlemmer. Største tilbagegang er Midtjysk Flyveklub, med 19 færre medlemmer.

Medlemsadministration

Det er vigtigt at medlemmerne holder sine kontaktoplysninger opdaterede ved at logge på medlemsiden 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*.

I 2025 bliver medlemskort og Air Crew Card kun udsendt til de medlemmer der har tilvalgt det på deres medlemsprofil da det er bestyrelsens indtryk at ikke alle anvender det, Det er fortsat gratis at få det.

Flyforsikring

Flyforsikring 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. Vi er vidende om at Hans Jørn Christensen i øjeblikket undersøger flere muligheder for fly forsikring.

Sundhedsforsikring

Flere medlemmer, men generelt overraskende få benytter sig af vores medlemsaftale med Tryg Sundhedsforsikring.

Det er overraskende i forhold til vores medlemstal og måske også medlemmernes gennemsnitsalder som gør at der ikke kan tegnes sundhedsforsikring på anden måde. 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.

Nedenstående flyvepladser er der brændstof:

Billund, Herning, Holbæk, Kalundborg, Karup, Kolding/Vamdrup, Roskilde, Maribo, Odense, Randers, Ringsted, Rolsted, Sindal, Skive, Thisted, Tønder, Vest Himmerland, Viborg, AERØ, Aalborg og Århus



Roskilde Lufthavn, solgte tidligere 100 LL samt UL91.

Men AirBP har valgt at standse salget. Selve anlægget er umiddelbart intakt, om end ikke i drift. Shell leverer stadig AVGAS 100LL på lufthavnen.

Billund Lufthavn har lukket AVGAS anlægget med udgangen af 2023, En kreds af flyejere er gået sammen og etableret et nyt anlæg så der kan tankes ved billund Air Center.

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 AIR BP's 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. EASAs medarbejdere har foreslået at Shell sælger det som UL91 og UL94, så det er lovligt at anvende.

Roskilde Lufthavn har indikeret, at de vil sælge UL94 hurtigst muligt, hvis det kommer igennem.

Blyfrit miljø presser på

100LL er tilsat bly og dette tilsætningsstof produceres nu kun uden for 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.

I år lukkede ansøgningen til import af bly til 100LL hos EU's miljøagentur, efter sigende har SHELL, WARTER og PUMA alle søgt om at importere tilsætningsstoffet, men om det bliver tilladt vides på nuværende tidspunkt ikke.

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 faldende 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 Harzen var en fin tur med mange deltagende fly og glade passagerer. Vi landede i Ballenstedt lige midt i en heksekedel med flyopvisning og masser af boder med ting man ikke ønsker sig. Hotellet lå ikke lige i centrum, så der var også en rig lejlighed til fodsport. Udflugterne bød på en køretur til Bloksbjerg med damplokomotiv og frokost på toppen. Vi oplevede ikke, at nogen af kvinderne ønskede at tage et fast ophold på Bloksbjerg. Lørdag var der udflugt til en mine hvor vi kørte i minetog langt ind i bjerget, det er tankevækkende at minearbejderne arbejdede under så kummerlige vilkår.

Søndag var det så tid til hjemflyvning, som gik fint i udmærket vejr.

2024 - Turen går til Tjekkiet

2025 - Er endnu ikke fastlagt

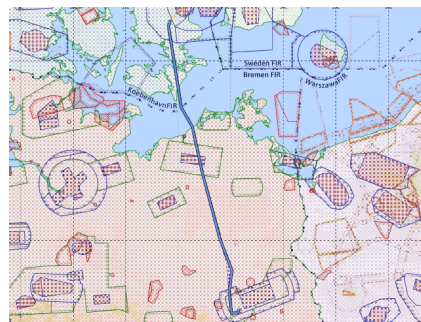
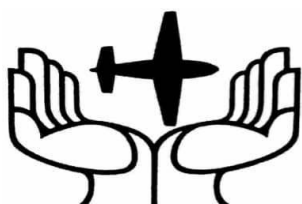


Foto: SkyDemon/AOPA DMU

Sprogtest

AOPA DMU er en godkendt sprogtestvirksomhed i AOPA DMU regi. Der er tilknyttet og uddannet et antal sprogtassessorer, 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](#)
Læs mere om kurserne nedenfor.

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. Rådet holder 4 møder årligt. Møderne holdes hovedsageligt hos Naviar i Kastrup.

Kursuskatalog

Rådets kursuskatalog er blevet udvidet med flere kurser:

- Vinterflyvning
- ELT & redningsvest.
- Navigation & konkurrencer
- Anvendelse og transport af lithium batterier
- Avanceret træning i forebyggelse af forstyrrelser og restitution - skabt i overensstemmelse med EASA FCL.745.

Havarikommissionen For Civil Luftfart og Jernbane (HCLJ)

HCLJ har fået udvidet sine undersøgelses forpligtelser til også at omfatte ultralette fly, experimental fly og gyrokoptere. HCLJ vil kun undersøge hændelser med disse fly, hvis der er personskade/person(er) omkommer. Personskade er lig med skader på person, der kræver mere end 48 timers indlæggelse på sygehus.

HCLJ vil gerne opfordre alle til at tilmelde sig "Nyhedsbrev" på [Havarikommissionens hjemmeside](#). Ved tilmeldelse af nyhedsbrev, modtager man mail, når der udsendes en ny rapport.

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.

Vi er repræsenteret i KDA. Men KDA har været kørt for et yderst lavt blus de seneste år. Ny formand i KDA er Flemming Olson, der tidligere er kendt fra KDA. Flemming er fra Dansk Faldskærms Union.

Det er erkendt, at der ikke sker særligt meget på KDA området. Flemming Olson vil forsøge at genrejse KDA, men erkender også, at det kræver en samlet indsats. Områderne, der fortrinsvis ønskes arbejdet med, er FAI, luftrum og medlemshvervning. Der er udarbejdet en strategiplan, der dog kun er på planlægningsniveau indtil videre.

Medlemskab af DLU, og dermed KDA, er ikke en selvfølge, hvorfor de enkelte medlemmer selv aktivt skal indmelde sig, via sin flyveklub eller ved at kontakte vores sekretariat, hvis

man er direkte medlem af AOPA DMU.

Læsestof om flyvning

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

FLYV



FLYV er Danmarks ældste flymagasin, 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 på det kraftigste vores medlemmer til at tegne et abonnement, det sikrer, at der fortsat findes et dansk magasin med fokus på vores fælles flyve 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 inden for GA flyvning i USA og inkluderer *Flight Training Digital*.

Der kan også abonneres online på AOPA US magasinet.



Konklusion

Det er meget udbytterigt og nødvendigt 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.

Vi må konstatere at vi i samarbejde med AOPA Europa , EPFU og EAS bliver hørt og respekteret og derigennem ofte får indflydelse på udviklingen i de forskellige væsener og styrelser.

Det er så absolut en chance vi må udnytte, så vi kan opnå lempeligere vilkår og dermed billigere flyvetimer. Det opnås med vedholdende 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