

AOPA DMU

Årsberetning og indkaldelse

43. repræsentantskabsmøde
Lørdag den 11. april 2026



Frihed, fart og fællesskab

Til AOPA DMU-medlemmer

Der indkaldes til:

Repræsentantskabsmøde - Lørdag den 11. april 2026

Aarhus Lufthavn, Ny Lufthavnsvej 44, 8560 Kolind

kl. 10:30

(Kaffe & brød fra 10:30, mødestart kl. 11:00)

Aarhus Lufthavn er vært, og vil planlægge et indlæg

Tilmelding

Tilmeldingsfristen er **den 1. april**. Deltagelse er gratis. Tilmelding til info@motorflyvning.dk eller telefon 78 78 21 90 (man-tors. kl. 10-14).

Ved tilmelding, oplys venligst **dit navn, klubnavn/direkte medlem og om du ønsker frokost**.

Vedtægter

[Link til vedtægterne](#) som senest er ændret i 2018.

Dagsorden

1. Registrering af de stemmeberettigede
2. Valg af dirigent
3. Årsberetning 2025
4. Regnskab 2025
5. Indkomne forslag
6. Budget og kontingent
7. Valg af 4 bestyrelsesmedlemmer (2 år)

På valg er:

Knud Nielsen Jacob Pedersen

Paul Harrison Per Jensen

Kurt Søndergaard

2 suppleanter (1 år)

2 revisorer

8. Fastsættelse af sted for næste års repræsentantskabsmøde

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 deres egen flyveklub. Eventuelle ændringer i klubbens tegningsberettigede meddeles AOPA DMU senest 1 måned inden mødet.

Bestyrelsen 2025

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	Paul Harrison	Roskilde Flyveklub
Best. Medlem	Kurt Søndergaard	Lolland-Falster Motorflyveklub
1. Suppleant	Jacob B. Jørgensen	AOPA DMU
2. Suppleant	Jørgen Poulsen	AOPA DMU

Revisor (intern) John Møller
Revisor (ekstern) Roesgaard

Horsens Flyveklub
Roesgaard og Partners

Stabsfunktioner:

Forretningsudvalg:
Kontingentopkrævning:
WEB redaktion:
Medlemsregistrering
Sekretariatet

Formand, næstformand og kasserer
Ivan Svendsen
Brian Pastoft / Knud Nielsen
Brian Pastoft
Brian Pastoft

AOPA DMU-udvalg:

PR-udvalg/Mini Guide
Teknisk Udvalg
Turflyvning:
Unionshåndbog
Flyveplads udvalg

Brian Pastoft
Paul Harrison
Paul Harrison / Per Ranneries
Brian Pastoft
Henrik Værø, Paul Harrison

Repræsentation i nationale organisationer:

Trafikstyrelsen
Teknik & Luftrumsudvalg
PR-udvalg
Rådet for Større Flyvesikkerhed
Trafikstyrelsen kontaktudvalg

Bestyrelsen
Jacob Pedersen / Per Jensen
Martin Wallin
Hjalmar Nielsen
Knud Nielsen / Brian Pastoft
Ivan Svendsen / Henrik Værø

Repræsentation i internationale relationer:

NCM (Nordic Co-ordination Meeting)
Europe Air Sports og EASA
European Powered Flying Union
IAOPA

Knud Nielsen / Jacob Pedersen
Knud Nielsen / Jacob Pedersen
Knud Nielsen / Brian Pastoft
Knud Nielsen / Jacob Pedersen

Medlemsoversigt Primo 2025

	2026			2025	
Klub	Medlemmer	Stemmer	+/-	Medlemmer	Stemmer
Billund Motorflyveklub	73	3	-3	76	2
Bornholms Flyveklub	4	1	0	4	1
Brædstrup Flyveklub	4	1	0	4	1
Fyns Flyveklub	17	1	-1	18	1
Grenå flyveklub	0	0	-1	1	1
Helikoptergruppen	2	1	0	2	1
Herning Motorflyveklub	26	1	-2	28	2
Horsens Flyveklub	8	1	0	8	1
Kalundborg Flyveklub	13	1	+3	10	1
Lolland-Falster Motorflyveklub	41	2	-1	42	2
Midtjysk Flyveklub	131	5	-10	141	6
Midtsjællands Motorflyveklub	34	2	+6	28	2
Nordals Flyveklub	10	1	0	10	1
Nordvestsjælland Flyveklub	8	1	0	8	1
Randers Flyveklub	85	3	+7	78	3
Roskilde Flyveklub	373	13	+7	366	13
Sindal Flyveklub	16	1	-1	17	1
Skive Motorflyveklub	14	1	-2	16	1
Sæby Flyveklub	14	1	-1	15	1
Thisted Flyveklub	5	1	0	5	1
Tønder Flyveklub	21	1	+1	20	1
Viborg Flyveklub	20	1	-1	21	1
Ærø Flyveklub	0	0	-7	7	1
Ølgod Flyveklub	4	1	0	4	1
Direkte medlemmer	110	4	-6	116	4
I alt 24 Klubber	1033	48	-12	1045	51

Bestyrelsens aktiviteter

Bestyrelsen har i det forløbne år igen været travlt beskæftiget, både på den nationale og internationale front. Vi har stigende fokus på Medical problematikker, hvor vores medlemmer oplever stigende mærkværdige krav fra Trafikstyrelsen. Vi deltager aktivt i et nyoprettet Medical udvalg, der er oprettet af KDA, hvor alle unioner deltager og også løbende i alle slags møder, som er relevante for motorflyvningen, herunder droneluftrum 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.

Sekretariat

2025 blev året hvor vi ikke mere havde samarbejde med Dulfu om sekretariat. Det har medført en del forandringer, først sagde Pernille op i begyndelsen af året, selv om vi havde lovet hende garanti for ansættelse året ud. Vi havde planlagt forøget medlemsservice og informationsniveau, nu da der var kapacitet i kontoret, men Pernille fik et godt tilbud om ansættelse i et forsikringsselskab, en branche hun oprindelig kom fra, så hun valgte at skifte job.

Dermed var Merete alene på kontoret, noget hun førhen havde været i årevis, men det brød hun sig ikke om mere, og valgte at sige op pr. 31. August. Desværre må vi notere, at hendes fratrædelse medførte divergerende opfattelser af økonomisk karakter, som dog til sidst blev løst tilfredsstillende ved hjælp af advokatbistand.

Medical

Et stigende antal af vores medlemmer oplever udfordringer i forhold til fornyelse af Medical. Vores vurdering er, at det skyldes stigende krav, og i nogle tilfælde krav der synes irrelevante, og lang sagsbehandlingstid hos Trafikstyrelsen. Det gælder både LAPL og Class II.

Trafikstyrelsen kræver nu fremvisning af udførlig journalhistorik fra sygehuse og egen læge.

Vi mener kun, det bør være relevant, at se på hvad der er hændt siden sidste fornyelse af Medical.

Mange flyvelæger oplever underkendelse af deres afgørelser, og får findings på bagatelagtige ting, det har medført, at en del af de erfarne flyvelæger har givet op, og ikke orker den evige kamp med trafikstyrelsen.

Vi anbefaler vores medlemmer at få deres Medical fornyet i Sverige, hvor man har en mere pragmatisk tilgang til kravene.

Vi har en bekymring i forhold til de konsekvenser, som kravet om journalhistorik, kan have på fortroligheden i læge-patient-forholdet og i sidste ende flyvesikkerheden.

I patient-læge-forholdet kan der være fortrolige samtaler om følsomme emner, som f.eks. seksuel orientering, utroskab og spørgsmål om faderskab - emner som ikke har relevans for en helbredsbedømmelse i forhold til Medical.

De skærpede krav kan få alvorlige og utilsigtede konsekvenser for piloters sundhed. Hvis piloter oplever, at de ikke kan have fortrolige samtaler med deres egen læge, kan det medføre, at de undlader at søge lægehjælp eller at drøfte vigtige helbredsspørgsmål med egen læge.

Vi er bekendt med eksempler på at piloter ikke bruger deres praktiserende læge, men konsulterer andre læger og fravælger, at der føres journal.

Det kan også medføre fravalg af frivillige screeningsundersøgelser, hvor en falsk positiv afføringsprøve kan betyde at man er grounded mange måneder, imens man udredes nærmere - og det på trods af at kun godt 4 % af de "positive" prøver reelt viser sig at være tarmkræft.

Konsekvensen er en forsinket diagnose eller manglende behandling, som i sidste ende kan få negativ indvirkning på piloters helbred og på flyvesikkerheden.

Vi deltager i et KDA-udvalg hvor også andre unioner deltager. Der har været et par møder med Trafikstyrelsen, og det ser ud til, at der er en opblødning på området.

Vi opfordrer fortsat medlemmer til at rapportere ind til os med udfordringer omkring fornyelse af Medical, som er af principiel karakter. Det kan være en sag, hvor man føler, man er endt "med panden mod muren", oplever urimeligt lange sagsbehandlingstider eller lignende.

Vi har modtaget en del sager. Alle sager behandles naturligvis fortroligt og anonymiseres.

Internationalt, i Europe Air Sports, arbejdes der på at få lempeligere Medical, så egen læge kan udstede helbredsgodkendelse tilsvarende en LAPL Medical. AOPA DMU vil fortsat have meget fokus på medical-området.

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, men vi må erkende, at der ikke er megen fremdrift.

Trafikstyrelsen havde sidste år et stort problem med brug af dansk sprog i en Radio Mandatory Zone uden jordstation, og lagde op til, at det ikke længere skulle være lovligt at tale dansk i en sådan RMZ.

Styrelsen mente nemlig, at det på grund af krav om brug af engelsk ved IFR-flyvning, ville være ulovligt hvis et IFR fly udvekslede trafikinformation på dansk med et andet fly i en Radio Mandatory Zone (RMZ). Heller ikke selvom IFR-piloten havde en dansk sprogpåtegning og selv om f.eks. al anden trafik i zonen talte dansk og kun dansk. AOPA DMU anså den fortolkning som så kritisk for flyvesikkerheden, at vi måtte bede Trafikstyrelsen få spørgsmålet afklaret med EASA. Svaret fra EASA var klart og tydeligt, at det er muligt for en IFR-pilot at anvende dansk i en RMZ.

Styrelsen har så efterfølgende nået den konklusion, at det så i stedet må være ulovligt at tale engelsk i en RMZ uden jordstation, da man ikke mener, man kan have to sprog.

Dermed er vi på et år i praksis ikke kommet videre i processen. Vi har fra AOPA DMU's side påpeget, at sprogproblematikken ikke er et reelt problem i praksis. Piloter på ukontrollerede pladser er vandt til, at der tales både dansk og engelsk på frekvensen, og i praksis forstår folk hinanden med eller uden sprogniveau-påtegning.

Vi har i stedet foreslået at finde andre veje til yderligere at reducere risiko for konflikter mellem IFR og VFR-trafik. Konkret at procedurerne kun må flyves når område-udsigten er under et vist niveau. F.eks. skydækkeshøjde under 1500 fod og sigtbarhed under 8km. Det er præcis under disse forhold, at procedurerne er relevante at bruge, og samtidigt fjerner vi risikoen for konflikt med anden luftsportsaktivitet såsom svæveflyvning og faldskærmsudspring, der vil være helt indstillet, eller stærkt begrænset, når vejret er dårligt. Ligeledes har vi foreslået, at der kan suppleres med krav om at IFR-trafikken på disse procedurer, skal kunne modtage trafikinformation elektronisk, f.eks. ADS-B, ADS-L, Flarm mv. Det vil yderligere styrke flyvesikkerheden omkring procedurerne og helt generelt.

Under alle omstændigheder er det vores klare opfattelse at officielle IFR-procedurer til de små pladser, vil være en styrkelse af flyvesikkerheden, da der så er klarhed for alle luftrumsbrugere om, hvor procedurerne ligger, og hvilke frekvenser der kan udveksles trafikinformation på. Det er langt bedre end de muligheder IFR-trafikken i dag må benytte sig af, såsom enroute descend i ukontrolleret luftrum.

Som beskrevet sidste år arbejder EASA på et "GA PinS" (Point in Space) koncept, der går ud på at etablere procedurer omkring VFR-pladser hvor IFR-trafikken kan nedstige til VFR forhold under skyerne og fortsætte ind til landing.

Det er en del af EASA's såkaldte "GA-FlightPath 2030+". Vi var blevet stillet i udsigt, at arbejdet med disse ville blive startet op allerede i 2025. Projektet er dog nu udskudt til 2027 pga. begrænsede ressourcer, og fordi der generelt har været enighed om, at Medical problemstillingen har højere prioritet, hvilket vi bakker fuldt ud op om. Det betyder desværre, at en løsningsmodel fra EASA-hånd ligger længere ude i fremtiden, end vi havde håbet på, så vi arbejder ufortrødent videre på at komme i mål med Trafikstyrelsen med en dansk model.

Indtil da vil vi igen minde om de muligheder, der ligger indenfor de eksisterende EASA-regler for, at en pilot selv kan fastlægge procedurer i forbindelse med IFR-flyvning til pladser uden publicerede procedurer: jf. AMC1 NCO.OP.115 - ARRIVALS AND DEPARTURES UNDER IFR WHERE NO INSTRUMENT FLIGHT PROCEDURES ARE PUBLISHED.

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 Naviar, 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 vores fly, som er installeret med ADS-B out, men som med al sandsynlighed vil blive krav for NAT-VFR-flyvning fremover.

Foto: Pixabay

Green Power Denmark, Vestas og Simens Gamesa forventer at få godkendt, af trafikstyrelsen, 2-3 områder efter sommerferien, hvor de vil lave forsøgsordning med styring af lysafmærkninger alene ved hjælp af ADS-B. Falder forsøget fornuftigt ud, vil det med stor sandsynlighed blive en permanent ordning fra medio 2026

Vi arbejder på en ordning, hvor vi kan få en delvis- eller fuldt finansieret 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 privatflyvningen.

UAT

Vi arbejder på en plan for at få UAT (Universal Access Tranceiver) med ADS-B og 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.

Trafikstyrelsen har fortsat ikke godkendt projektet, til trods for at Air Support er klar til at dække hele Danmark. Det er tankevækkende, at et tiltag der har stor flyvesikkerhedsmæssig betydning, ikke yder større fremme. Norge har i øjeblikket testinstallationer i Sydnorge, som også dækker det nordlige Danmark, og de har planer om at dække hele Norge med 10 sendere, samt udbygge systemet i samarbejde med deres Nordiske nabolande. Vi følger løbende op, men trafikstyrelsen hænger fortsat i bremsen.

Ny dronestrategi

For den ikke-certificerede bemandede flyvning kommer ADS-L som en kærdkommen mulighed. ADS-L er en protokol der "har sakset det essentielle" ud af ADS-B og overført det til en åben frekvens, som formentlig bliver beskyttet i Europa. Endvidere kan informationer også overføres via G4/G5-nettet. Det er ønsket, at information kan sendes og modtages fra en mobiltelefon eller en tablet. Der findes faktisk allerede et produkt der kan opsamle og udsende position via ADS-L, modtage ADS-B samt FLARM. Dette produkt kan integreres i SAFESKY og formentlig snart i Skydemon.

Det ser ud til at FLARM ikke vinder indpas i standardiseringen, idet FLARM er et kommercielt produkt, hvor protokollen er proprietær og derfor ikke kan standardiseres.

Flyvesikkerhedsdage

I foråret 2025 gennemførte bestyrelsen to heldags flyvesikkerhedsarrangementer, ét i Jylland (Herning Flyveklub), og ét på Sjælland (Ringsted Flyveklub).

Der deltog ca. 30 piloter i hvert arrangement, og deltagerne kom fra en god repræsentation af medlemsklubberne.

Det er et stort arbejde at planlægge og forberede sådan et arrangement, og derfor var det glædeligt, dels at værtsklubberne ydede god bistand med det praktiske, og dels at deltagerne tog godt imod kurserne og deltog aktivt og interesseret. AOPA DMU vil gerne takke både værtsklubber og deltagerne for dette.

Blandt emnerne på dagen var elektronisk synlighed, alvorlige havarier under start og landing i medvind (med tilknyttede regneøvelser for deltagerne), erfaringer fra brug af træningsbarometer, og en gennemgang af hvilke risikofaktorer der er meget synlige i havaristatistikken, og hvilke der er sjældne. Programmet for de to arrangementer var identiske.

I foråret 2026 er planlagt et tilsvarende arrangement, ligeledes med to identiske heldagsarrangementer i Vest- hhv. Østdanmark. Det er planlagt til den 22. marts i Roskilde (Roskilde Flyveklub), og igen den 25. april i Aarhus Lufthavn, hvor AOPA DMU's nye sekretariat lige overfor lufthavnen netop er blevet indviet.

Både Trafikstyrelsen og Naviar bidrager i år med indlæg til de planlagte arrangementer.

Høringer

Alt relevant høringsmateriale fra EASA, Trafikstyrelsen og øvrige myndigheder, gennemlæses og besvares, med øje for at varetage medlemmernes interesser.

Nedenfor er et lille udpluk af de høringer, som vi har behandlet:

Ønske om VLOS dronflyvning op til 1000 FT på visse modelflyvepladser

Vi imødekom Modelflyvning Danmarks ønske om flyvning med droner til 1000 ft. over udvalgte modelflyvepladser. Dog med en bemærkning om at det er helt afgørende for flyvesikkerheden, at de 1000 ft er AMSL. Vi anbefalede Trafikstyrelsen, at de modelflyvepladser hvor der godkendes VLOS dronflyvning over 400 ft AMSL, markeres med et symbol på ICAO kortet, på linje med de nuværende markeringer for områder med svæveflyvning og paragliding.

Det vil skærpe pilotens opmærksomhed på, at der udføres dronflyvning og give piloten mulighed for at planlægge sin flyvning uden om disse modelflyvepladser for at minimere risikoen for kollision.

Forslag om at overgå til kun at udbyde engelsksprogede PPL-teoriprøver

Der blev fra AOPA DMU's side lagt en del ressourcer i at opponere mod Trafikstyrelsens forslag til at overgå til udelukkende at udbyde engelsksprogede PPL-teoriprøver.

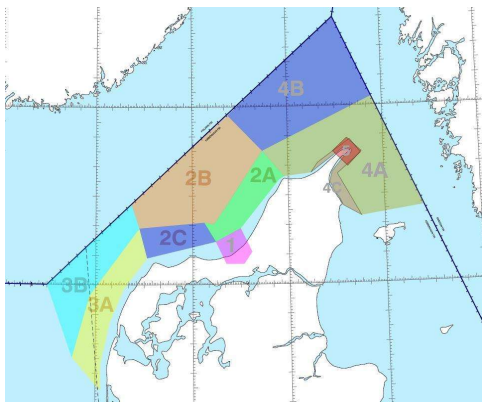
Resultatet af AOPA DMU's indsigelser og øvrige høringssvar bar frugt. Trafikstyrelsen trak forslaget tilbage, og fastholder den nuværende praksis, hvor PPL-teoriprøver tilbydes både på dansk og engelsk.

Etablering af restriktionsområder

Generelt oplever vi en stigning i antallet af høringer vedr. etablering af restriktionsområder, særligt i forhold til droneoperationer, som omfatter både miljøovervågning og militære aktiviteter.

R/D områder i Skagerrak og Nordsøen kan betyde begrænsninger i flyvning til/fra Sverige og Norge over længere perioder.

Disse områder findes måske mere permanente.



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 i seneste høring om forlængelse, gjort gældende:

1. At fly udstyret med ADSB-out bør kunne flyve gennem områderne, uden forudgående tilladelse- og uden restriktioner.
2. At områderne kun bør aktiveres ved behov.
3. 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.
4. At aktivering af områderne sker med minimum nogle dages varsel, for ikke at vanskeliggøre planlægningen af vores medlemmers flyvning.

Grænse Drone-Område

Den seneste høring omfatter et droneområde langs den Tyske grænse, som i praksis pålægger Tønder Flyveplads så kraftige restriktioner, at beflyvning er meget vanskelig.

Hvis området er aktivt, og vejret er dårligt, kan man ikke krydse grænsen under 1000 ft.

Vi har igen gjort gældende, at hvis flyet har ADS-B Out, kan man flyve igennem, for så er man synlig for droneoperatøren. Vi har også ringe forståelse for, at korridoren skal være så bred, men har fået det svar, at det er et sikkerhedshensyn- som åbenbart ikke eksisterer på den tyske side af grænsen, for det vil tyskerne ikke høre tale om. Avenstoft flyveplads ligger tættere på området end Tønder Flyveplads, det er svært at få øje på logikken, det er åbenbart ikke så

farligt, at flyve tæt på grænsen i Tyskland men meget farligere i Danmark. Dronen opereres af politiet, og er tydelig mærket med POLITI og blåt blink.

Bestyrelsens aktiviteter i internationale sammenhænge

EASA og IAOPA

AOPA DMU deltager, via IAOPA-samarbejdet, i EASA's GA-arbejdsgruppe, der arbejder på at løse lovgivningsmæssige udfordringer, der dukker op som følge af EU og EASA-lovgivningen.

Generelt oplever vi meget stor lydhørhed fra EASA, ikke bare fra GA-sektionen, men fra hele ledelsen og EASAs nye direktør Florian Guillermet.

EASA viste således massiv opbakning til et dedikeret arrangement der blev afholdt i juni 2025 i Egelsbach med IAOPA Europe og GAMA som værter. Her deltog EASAs direktør, ledelse og omkring 60 EASA-medarbejdere på et todages arrangement, hvor der var lejlighed til både at komme ud at flyve og med god tid til at diskutere de problemer der vejer tungt for GA. En fremragende mulighed for at diskutere Medical-udfordringer, vigtigheden af instrumentprocedurer og demonstrere iConspicuity i praksis. Tænk hvis Trafikstyrelsens direktion og stab ville stille op til noget tilsvarende!

EASAs faste GA-Team har sat de overordnede rammer for de næste 5 år under overskriften "GA Flightpath 2030+". Der er opfølgningen på GA Roadmap fra 2014 og GA Roadmap 2.0 fra 2018, der blandt meget andet har resulteret i Basic Instrument Rating, Part-M light, Declared Training Organisations (DTO'er) etc.

Et af hovedprincipperne er "declared as default" - hvilket er udtryk for at mest mulig GA-aktivitet, skal kunne ske uden en tilladelse fra en myndighed, men baseret på at brugeren deklarerer sin aktivitet efter visse standarder, og selvfølgelig står på mål for overholdelse af disse, ved eventuel opfølgende kontrol. Det er som vi allerede kender det fra NCC-deklarationen, DTO'er og Part M-Light's Declared Maintenance Programme. Det er fremover udgangspunktet, at der skal meget vægtige argumenter på bordet for at fravige "declared as default" princippet indenfor GA.

Blandt de ting der står øverst på programmet for GA Flightpath 2030+ er:

1. Declared Medical
2. iConspicuity
3. GA PinS

Siden sidste år er prioriteterne blevet justeret, og det punkt der ligger absolut højest er nu medical-området. I Danmark er vi særligt hårdt ramt på dette område på grund af Trafikstyrelsens over-implementering af reglerne, men generelt blæser de internationale vinde i retning af mindre Medical-regulering for den lettere del af GA.

Udviklingen er dels inspireret af USA's Basic Med der tillader piloter at flyve på baggrund af et online-questionnaire samt et besøg hos egen læge. Basic Med tillader at flyve fly op til 5700kg eller 7 personer, og er gældende for både privatpiloter, instruktører og examiners. Her har man nu snart 10 års erfaring, og FDA har analyseret data og konkluderet, at de ikke kan se forskel i ulykkesrisikoen for piloter på en klassisk Medical og Basic Med. I USA opererer omkring 50% af PPL-piloterne nu med et Basic Med. Det er flere end 80.000 piloter.

Bl.a. på baggrund af disse positive resultater besluttede FDA i 2025 at lave en markant udvidelse Sport Pilot License ordningen, der hidtil bedst har kunne sammenlignes med et dansk UL-certifikat. Ændringen betyder, at man i USA nu kan operere klassiske GA-fly med et Sport Pilot License, hvor der ikke er krav om en Medical eller besøg hos en læge, men blot er indehaver af et kørekort, og lever op til helbredskravene hertil. Med det kan man nu operere fly med en hastighed op til 250kts, 4 sæder og en stallhastighed på max 59 kts. For et Sport Pilot License gælder dog fortsat et krav om, at der max. må være 2 personer om bord. Omkring 7.000 piloter i USA har et Sport Pilot License.

I UK introducerede man i 2016 en såkaldt PMD – Pilot Medical Deklaration som et alternativ til en klassisk Medical. Den involverer en onlineerklæring om at man lever op til helbredskravene for at have et kørekort. Et besøg hos lægen er ikke krævet. Begrænsningen er, at der kun kan flyves ikke-kommercielt, max. 2000 kg og max 4 personer om bord. I UK anvender over 90% af PPL-piloterne nu en PMD i stedet for en ICAO Medical, og der er ikke tegn på en øget Medical-relateret ulykkesfrekvens.

På baggrund af disse overbevisende eksempler på at man godt kan operere sikkert med langt mindre regulering på Medical området har IAOPA Europe stillet forslag om, at der med udgangspunkt i UK-modellen introduceres et "EASA Medical Deklaration by Pilots" (EMDP).

Der er foreløbigt afholdt møder med både EASAs ledelse og Medical-sektion, og der er generelt taget godt imod forslaget, omend der fortsat er lang vej i mål.

Sideløbende har vi foreslået mindre revolutionerende løsninger, der bør kunne implementeres relativt hurtigt:

1. At IFR piloter der går fra en Class 2 Medical til en LAPL Medical, fortsat skal kunne flyve IFR, med de restriktioner der ellers følger med LAPL, altså max 2000kg og op til 3 passagerer om bord. Det giver simpelthen ikke mening, og gør absolut ikke noget godt for sikkerheden, at en pilot der måske har fløjet IFR det meste af sit liv, nu er nødt til at overgå til VFR flyvning - vel at mærke på den samme strækning, i det samme fly, og med de samme passagerer.
2. At ALLE instruktør- og examinerrettigheder skal kunne udøves på en Class 2 Medical. Pt. er lovgivningen et sammensurium af uklarheder om, hvornår en instruktør skal have en Class 1 Medical og mange af reglerne er svære at begrunde i flyvesikkerhed. F.eks. at en instruktør der underviser en helt grøn VFR-pilot kan gøre det på en Class 2 Medical, mens der kræves en Class 1 Medical for undervisning af en erfaren kommerciel pilot, der har langt bedre forudsætninger for at komme sikkert ud af situationen, hvis instruktøren bliver incappaciteret. I USA er reglerne klare. Al undervisning kan foretages på hvad der svarer til en Class 2 Medical. En Class 1 Medical er reserveret til at beskytte betalende passagerer på en kommerciel flyvning. Det giver mening, og var det oprindelige formål med en Class 1.

“iConspicuity” kan bedst oversættes med “elektronisk synlighed” og dækker over en række forskellige teknologier fra den kendte certificerede ADS-B teknologi, over UAT til EASA’s opfindelse, “ADS-L”, der både dækker over positionsudveksling via mobil telefoni og via en 860 Mhz frekvens.

AOPA har længe slået til lyd for, at vi i Europa anvender UAT-teknologien, der allerede har bevist sit værd i USA og har givet piloter adgang til vejr- og trafikinformation i cockpittet. EASA har været tilbageholdende, da frekvensen (978 mHz) ikke er ledig i alle medlemslande, men EASA er i de seneste år begyndt at anerkende fordelene ved UAT herunder, at det er en international ICAO-standard, der allerede er understøttet af meget af den avionics, der allerede sidder i mange fly.

Der begynder så småt at dukke portabelt udstyr op, der understøtter flere forskellige iConspicuity teknologier. Mest interessant er nok AERO TRACKER fra Avionix, der også spiller rigtig godt sammen med SafeSky appen, der fortsat er vores anbefaling til at se mest mulig trafik elektronisk (Du finder også SafeSky under vores rabatordning).

“GA PinS” - eller GA Point in Space er EASA’s oplæg til, hvordan vi får sat skub i udbredelsen af IFR-procedurer til de mindre VFR-pladser i Europa. EASA har længe set øget udbredelse af instrumentflyvning blandt GA-piloter som en vej til at forbedre flyvesikkerheden. Det er bl.a. baggrunden for Basic Instrument Rating. Det naturlige skridt videre er, at sikre at det også er muligt at anvende IFR, der hvor GA rent faktisk opererer.

Som nævnt andetsteds er GA PinS projektet desværre blevet udskudt til 2027, så der er endnu ikke fremskridt på den front.

Medlemsrabatter

Via IAOPA Europe har vi efterhånden adgang til en hel del særdeles relevante rabatter.

Senest har Foreflight udvidet deres rabatordning, så vi nu får 25% i stedet for 15% rabat på Foreflight abonnementet, og også på Jeppesen, når købt via Foreflight. Der gælder fortsat 15% rabat på Jeppesen produkter købt direkte via Jeppesen.

Vi har også fået en rabatordning med MyGoFlight, der laver nogle af de bedste mounts og holdere til ipads og andet udstyr. Her fås 20% rabat.

Vi er også rigtig glade for at kunne tilbyde 20 % rabat på SafeSky, da vi anser det som et produkt der virkelig har potentiale til at styrke flyvesikkerheden ved at understøtte see-and-avoid med at kunne se anden trafik elektronisk, uanset om de udsender signal via ADS-B, ADS-L, Flarm eller andet.

Du finder en oversigt over alle rabatordninger på www.iaopa.eu/memberbenefits

Du bruger dit navn og AOPA DMU medlemsnummer til at få adgang til rabatterne.

EPFU

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

Unionen tæller 9 lande og mere end 70.000 piloter i Europa

Mødet i 2025 var i Grenchen i Sveits. Grenchen er jo hjemsted for Breitling Ure, og de har jo tidligere sponsoreret et flyveopvisningsteam, men det gør de ikke mere, så spørgsmålet er, om man fortsat kan betragte det som piloternes armbåndsur. Flyvepladsen har en asfaltbane og en parallel græsbane, som man bare kan lande på uden flyvekontrol, og det fungerer fint.

Mødets emner var som altid adgang til Avgas 100 LL, hvordan håndteres droneproblematikken og sidst, men ikke mindst, Medical krav. Næsten alle lande har problemer med skærpet Medical krav, specielt Sveits nævnte det.

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 Project manager og en lobbyist i Bruxelles.

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

- Basic Regulation
- Part M-Light, som afskaffer Camo

Vi deltager i EAS Træningsprogrammet (ETO) eller efter behov. -DTO (Declared Training Organisation)
-Standard Parts

møderne

Årsmødet blev i år holdt i Oslo med nedenstående emner:

Drones and U-space.

Aviation fuels

Part 66L

Pilot Medical Deklaration

Julian Scharfe arbejder med EASA på lempeligere Medical krav med selfdeklaration

Desværre fik vi i oktober den sørgelige meddelelse, at Michel Rocca var afgået ved døden efter kort tids sygdom. Han har i mange år gjort en stor indsats for GA-flyvningen i Europa

Grøn omstilling - Avgas

På transportområdet er der fra EU-politisk side et 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.

I løbet af 2025 blev det de facto aftalt, at blyholdig flybenzin skal være endeligt udfaset i 2032. Det blev dog ikke skrevet således, kun at blyholdig benzin må sælges frem til 2032 men der er ikke ret mange der tror på, at det fortsætter efter 2032.

En anden udfordring var Cumene, et stof der er blevet forbudt for private at håndtere men som findes i både benzin og petroleum/diesel produkter. Der var dog en undtagelse for biler og både, men ikke fly. Nu er reglerne ændret, så private også må anvende dette stof, altså tanke eget fly.

Ny AOPA DMU-hjemmeside

I sidste års årsberetning pointerede bestyrelsen behovet for en storstilet indsats for at styrke og bidrage til en positiv udvikling af GA i Danmark.

Vores nye hjemmeside er fortsat under udvikling, men vores skift af personale har forsinket den, men vi håber snart at kunne lancere den.

Lige så snart vi går i luften, vil vi fokusere på det som vi berettede om sidste år, nemlig at få skabt mere positiv opmærksomhed på GA-flyvning, og forhåbentligt med indsatsen få flere potentielle aspiranter til at tage kontakt til deres lokale flyveklub.

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 mindre overskud, som overføres til egenkapitalen.

Resultatet er som bestyrelsen forventede

Nyt projekt skal styrke interessen for flyvning



Foto: Young Eagles

Sidste år berettede bestyrelsen omkring projektet "Danish Eagles", som er inspireret af det amerikanske initiativ "Young Eagles", som retter sigtekornet direkte mod helt unge mennesker. "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 har været nedprioriteret grundet udfordringerne med at få en ny AOPA DMU's hjemmeside op og køre.

At styrke interessen for flyvningen er nødvendig for at styrke GA i Danmark, hvorfor projektet genoptages lige så snart, der er ledige ressourcer i bestyrelsen.

Medlemsudvikling

Medlemssituationen viser en tilbagegang på 12 medlemmer. Kun få klubber har medlemsfremgang. Grenå Flyveklub er nedlagt, og det samme er Ærø Flyveklub, nogle medlemmer fra disse klubber er opsamlet af andre klubber eller som direkte medlem.

Tilgang/afgang kan ses i medlemsoversigten.

Medlemsadministration

Det er vigtigt at medlemmerne holder sine kontaktoplysninger opdateret ved at logge på medlemssiden på www.motorflyvning.dk. Vi skal i løbet af foråret sende medlemskort ud til de medlemmer, som har valgt det.

Det er vigtigt at medlemmerne selv opdaterer e-mailadresse, hvis der er ændringer, da vores primære informationer udsendes som nyhedsmail

Indmeldelse sker fortsat på e-mail til sekretariatet.

Klubadministratorer udmelder selv medlemmer på www.motorflyvning.dk, inden 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 foto som overholder pasfotoreglerne og certifikat nummer på medlemsprofilen, på www.motorflyvning.dk. Kortet giver gode rabatter på hotelophold og billeje, og kan anvendes som billedlegitimation i lufthavne. Se krav til foto på www.aopadmu.dk under menuen *Om AOPA DMU*.

I 2026 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. Da vi ikke mere har Post Danmark hvor vi kunne sende som massepost med en billig porto, vil kortene blive udsendt til klubberne til fordeling.

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, han er tidligere direktør i Sirius og har årelang erfaring i flyforsikring. Vi er vidende om, at Hans Jørn Christensen i øjeblikket undersøger flere muligheder for flyforsikring.

Sundhedsforsikring

Flere medlemmer, men generelt overraskende få, pt. ca. 76, 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.

SafeSky

Der gives 20 % rabat.

TopMeto

Der gives 15 % rabat.

Sky Demon

Vi formidler ikke længere licenser med rabat på 1 gangs-oprettelsen da betingelsen var 4 licenser ad gangen, og ofte førte det til ventetider, hvor medlemmerne i mellemtiden selv købte licens.

Brændstof

AVGAS UL91 og UL94 er stadig bøvlet. Begge typer er optaget i samme industristandard. Den eneste forskel er oktantallet. Således er UL91 et brændstof med oktan 91 eller bedre og UL94 med oktan 94 eller bedre.

EASA har dog kun godkendt et markedsnavn UL91, så den eneste metode at anvende UL94 på er at brændstofleverandører sælger UL94 som UL91, lidt grotesk men det er EASA's anbefaling indtil CS-STAN revideres.

Nedenstående flyvepladser sælger brændstof:

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



På Roskilde Lufthavn var AVGAS 100LL og UL91 tilgængeligt, i 2026 er der nu kun 100LL tilgængeligt endda kun fra én stander.

Billund Lufthavn har lukket AVGAS anlægget med udgangen af 2023, En kreds af flyejere er gået sammen, og har etableret et nyt anlæg, så der kan tankes ved 100LL.

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.

Bollinger Aviation i Tyskland har modtaget agenturet på det i USA udviklede AVGAS SWIFT 100R. Efter FAA certificerede det til et antal Cessna 172 og 182 modeller, blev det også godkendt af EASA til de tilsvarende modeller.

SWIFT 100R ses som en god kandidat som afløser til AVGAS 100 LL.

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

I år gik turen til Antwerpen. Igen en veltilrettelagt tur med Carsten Svendsen som planlægger. Der var mellemlanding i Rendsburg, hvor der blev serveret diverse fra grillen herunder tyske pølser, som jo er fremragende. Efter at maven og flyets tanke var fyldt op, fløj vi videre til Antwerpen med diverse udfordringer vejrmæssigt undervejs. Vi landede i Zoersel/Oostmalle, hvor flyveklubben bød på sandwich og selvfølgelig landings øl. Efter nogle fine dage med inspektion af kloakkerne gik det igen hjemad i betydeligt bedre vejr. Jeg tror at kravet om sprooprøve har medført, at der ikke mere er så meget morsom underholdning på radiofrekvenserne, som der var år tilbage, det kunne ellers være meget underholdende.

Carsten Svendsen har desværre meddelt, at han ikke mere kan påtage sig rollen som arrangør, og vi takker ham mange gange for arbejdet han utrættelig har udført i de forløbne år I 2026 går turen til Lindköping i Sverige

DTO-samarbejde og sprogtestvirksomhed

DTO-samarbejdet blev en realitet i 2024.

På repræsentantskabsmøde i 2024 udtrykte klubberne et behov for at der etableres et tættere samarbejde omkring DTO (Declared Training Organisation), med AOPA DMU som koordinator og tovholder.

Bestyrelsesmedlem, Kurt Søndergaard, har taget initiativ til det første møde, hvor 5 flyveklubber med DTO deltog. Der har desværre ikke været flere møder. Maribo DTO står i øjeblikket stille, da der mangles en head of training og de arbejder på at få et samarbejde med Roskilde.

Der var enighed om behovet for et fælles forum, hvor DTO'er kan dele viden, erfaring og stå mere samlet i forhold til Trafikstyrelsen. Her drøftes bl.a. strukturen af DTO og mulighederne for at ensrette manualer samt ønsket om standardisering af Trafikstyrelsens tilsyn, da disse i dag divergerer en del, afhængig af kontrollanten.

Der er oprettet et fælles drev og en lukket Facebook gruppe til kommunikation.

Flyveklubber med interesse i DTO-samarbejdet, er meget velkomne til at deltage. Kontakt sekretariatet herom. Dette ønsker vi at fortsætte og fokusere yderligere på i form af brug af Brians erfaring her.

Bestyrelsen overvejer også, om aktivitet omkring sprogtestvirksomhed kan indgå som en del af DTO-samarbejdet og vil gå i dialog med DTO'erne herom. I den forbindelse har vi jo nu fået en god ny ressource i Brian, der jo har en stor erfaring herfra tidligere.

Sprogtestvirksomhed

Rettigheden for AOPA DMU's sprogtestvirksomhed står til fornyelse i februar 2025, og vi er i dialog med Trafikstyrelsen om et tilsyn. Der er i sin tid tilknyttet og uddannet et antal sprogassessorer, som er geografisk fordelt ud over landet.

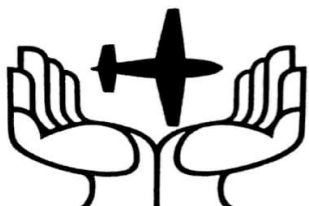
Det er ikke et krav, at sprogassessorer skal være tilknyttet en sprogtestvirksomhed. Sprogassessorerne kan selv stå for registrering og rapportering.

Bestyrelsen overvejer at fortsætte sprogtestvirksomheden, til trods for et fald i antal sprogtest over de seneste år. Planen er fremadrettet at kunne tilbyde recurrence sprogassesment kurser til sprogassessorer.

Trafikstyrelsen har fortalt os, at der i øjeblikket ikke er nogen sprogtestvirksomheder i Danmark, der tilbyder et godkendt LPA-renewal kursus, og derfor ser vi et behov for at kunne tilbyde dette.

Det forlyder også at Level 6 muligvis bliver ændret til ikke at gælde "for life". Vi kender ikke tidsperspektivet herfor, men må formode at det vil skabe et behov for flere sprogtests. Også på dette område mener vi at kunne gøre brug af Brians erfaring.

Rådet for Større Flyvesikkerhed



Rådet for Større Flyvesikkerhed har til formål at fremme sikkerheden i forbindelse med flyvning. Formålet søges opnået ved en aktiv virksomhed rettet mod alle grene af flyveaktiviteter indenfor dansk territorium gennem en repræsentativ sammensætning af rådets medlemmer.

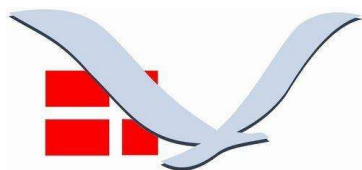
Rådet tager alle relevante og aktuelle emner op, samtidig med at havarier gennemgås. Den internationale situation er også skærpet, hvilket viser sig særligt i forbindelse med droneaktiviteter, såvel kendte som ukendte.

I årets løb har der været meget fokus på foredragstilbuddene. Disse foredrag kan rekvireres af alle klubber. Hæftet kan hentes på rådets side:
(<http://www.flyvesikkerhed.dk/index.php?id=159>).

Desuden er der opmærksomhed på birdstrike. Alle referater er tilgængelige på rådets hjemmeside: <http://www.flyvesikkerhed.dk/index.php?id=66>

Det er vigtigt, at alle referater og tiltag fra rådet er yderst korrekte, hvorfor det til tider kan opfattes som en langsommelig proces der er i rådet eller langt mellem rådets resultater. Denne opfattelse er korrekt men nødvendig.

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) eller anden tilsvarende organisation.

Formålet er at skabe et struktureret arbejde og støtte til luftsport og organiseringen af det samtidig med, at der kommer ordnede forhold vedrørende vidensdelingen.

DLU repræsenterer de af DMU's medlemmer, der også ønsker at være med i KDA. KDA står i en fase, hvor det er svært at få gang i tingene og sagsbehandlingen igen. Der er holdt møder, hvor vi skulle komme med hvert vort syn på situationen, men det blev lidt udfladiget, idet det var svært at skabe opbakning om situationen.

Rationalisterne, der dengang bestod af DSVU, KZ&V, DHPU, DFU & DULFU, havde som udgangspunkt forklaret, at de var bedre til at løse unionernes opgaver, og der ikke var behov for en generalsekretær i KDA. Til denne opgave mente de, der er mange frivillige, der stod klar til at løfte opgaverne.

KDA har ikke opnået særlige mål siden det blev ændret i 2018, og bestyrelsen i KDA har i årene derefter været en del henholdende. Denne periode er nu slut, og KDA har været gennem en reorganisering, ledet af Flemming Olson. Han arbejder på at skabe et mere synligt KDA, hvor arbejde og gennemslagskraft er et ønskeligt mål. DLU er repræsenteret i begge udvalg.

KDA har genskabt et udvalg for Medical og et udvalg for luftrum. Begge udvalg er etableret med formænd, der har ansvaret for udvalgenes arbejde. Udvalgene arbejder på nuværende tidspunkt, men det har også der vist sig svært at komme igennem til et resultat.

KDA er den nationale repræsentant for FAI. Dette arbejde er blevet fortsat uændret.

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 strengt nødvendigt at deltage i både de nationale og de internationale møder og skabe relationer til de øvrige lande. AOPA DMU 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 opnås med vedholdende deltagelse i møderne, 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

Knud Nielsen, Formand AOPA DMU