



Referat - AOPA DMU formandsmøde

Den 4. november 2018
Randers Flyveplads

1. Velkomst

Knud bød velkommen til AOPA DMU's første formandsmøde.

Der var 25 deltagere.

Måske skal det hedde noget andet end formandsmøde fremadrettet, idet der efter fusionen mellem AOPA og DMU, nu er både klubber og direkte medlemmer repræsenteret.

2. Orientering om DMU's aktiviteter

KDA

DMU meldte sig ud af KDA pr. 1. juli 2018, da KDA har gennemgået en kraftig rationalisering og vi anså det ikke længere for formålstjenesteligt at være i KDA.

KDA-huset er solgt til Aeropartner.

Dansk Luftsports Union (DLU)

Tidligere næstformand i DMU, Hjalmar Nielsen tog initiativ til at søge om optagelse i DIF, via DLU. Der ligger stadig et stykke arbejde forude. AOPA DMU er medlem af DLU, da bestyrelsen ønsker at støtte arbejdet med at blive optaget i DIF, som bl.a. vil åbne mulighed for støtte til forskellige aktiviteter, herunder hvervning af medlemmer. Det er frivilligt for AOPA DMU's medlemmer at være medlem af DLU.

Declared Training Organistaion (DTO)

Henrik Værø, AOPA DMU bestyrelsesmedlem, instruktør i Roskilde Flyveklub orienterede om DTO.

DTO er trådt i kraft og er afløseren for Registered Facility, som ophører pr. 8 april 2019.

Hvem skal etablere en DTO?

Eksisterende Registrerede Facilities

- lektionsplaner kan genbruges

Nye flyveskoler

- nye RF har ikke kunnet oprettes de seneste par år, da DTO har været på trapperne.

Eksisterende ATO'er

- alle krav er allerede opfyldt
- lidt færre krav løbende
- lidt færre muligheder

Der ligger en vejledning om etablering af DTO på TBBST hjemmeside.

DTO giver ret til:

PPL
LAPL
SEP(land)
TMG
SEP(sea)
Nat-, banner-, bjergflyvning-og kunstflyvning rating.
(Ingen IFR-uddannelse).

Ved ansøgning om DTO, indsendes et deklareringskema (i alt 3 sider), sammen med en træningsmanual. Der er krav om 2 nominerede ansvarspersoner, som kan være én og samme person.

Der er ikke krav om at skoleflyvningen skal foregå fra en offentlig godkendt flyveplads, men den nationale luftfartsmyndighed kan stille supplerende krav til den plads der anvendes, f.eks. en risikovurdering.

Der skal minimum stilles følgende faciliteter til rådighed:

- et egnet lokale til teori undervisning med tilhørende undervisningsfaciliteter.
- et skolefly (Part NCO reglerne – lempeligere krav end dem vi kender fra tidligere)

Der skal formuleres en sikkerhedspolitik.

Indenfor 12 mdr. vil der være tilsyn fra TBBST. Hvis alt er i orden, kan der gå op til 3 år førend der kommer et nyt tilsyn. Der skal udføres egenkontrol én gang årligt, som skal udmunde i en årsrapport. Skema fra TBBST kan anvendes.

Må eget fly anvendes til skoling i en DTO (fly som ikke er godkendt til kommerciel flyvning)? TBBST har dog sået en del tvivl herom, men der er ikke noget i EU reglerne, der står til hinder for at man i dag kan anvende eget fly i en ikke-kommerciel DTO. Part-M Light vil med god sikkerhed rydde de sidste hindringer for dette af vejen i 2019.

PBN – Performance Based Navigation

Henrik Værø gav en kort intro til PBN. (Forordning 2016/539 og AIC B 08/2018).

Fra august 2018 har det krævet særlig træning med efterfølgende påtegning for at flyve IFR PBN procedurer (bl.a. GPS approaches). PBN konceptet karakteriseres bl.a. ved følgende:

- ATC forventer større præcision af fly og pilot
- Navigation overlades mere til fly, mindre til ATC
- Mindre vectorering, mere procedure ved approach
- Piloten skal bedre forstå udstyr, procedurer og forpligtelser
- Nye pilotprocedurer til final approach og missed approach.

Fra den 25. august 2020 er der krav om at man har en påtegning i sit certifikat for at må udføre IFR flyvninger. Dette kan opnås ved træning med efterfølgende IFRPFC, hvor der skal udføres et antal IFR anflyvninger. Forinden PFC, skal man have en forståelse (teori) for IFR flyvningen og man skal have trænet PBN i praksis, jf. AIC B 07/2018.

Tidligere fandtes der en udstyrs liste, som beskrev krav til IFR udstyr i flyet, men i dag er det beskrevet i Part NCO. Her står beskrevet, at man skal have tilstrækkeligt navigationsudstyr til at gennemføre IFR flyvningen, også hvis en enhed går i stykker, skal man være i stand til at fortsætte sikkert.

Part M-light

Jacob Pedersen orienterede om, at Part M light har nu været undervejs i ca. 5 år. Regel arbejdet blev færdigt i 2015 og har indtil nu taget 3 år om at komme gennem kommissionen. Der er endelig tegn på at der sker noget nu. Den er sat på til at komme igennem til februar.

AOPA DMU inviterer til Brainstormmøde den 15. november i Billund, hvor alle interesserede er velkomne. Formålet med mødet er at afdække hvad kan vi gøre for at få det bedst mulige ud af de nye regler, bl.a. kan man som fly ejer selv stå for sin flyvedligeholdelse eller vælge en CAO (værksted). Alle der har lyst til at bidrage i den proces, er velkommen til at deltage i arbejdsgruppen/mødet den 15. november. CAMO udgår for alle fly indtil 2035 kilo (??), med undtagelse af de fly, der opererer på AOC.

Brændstof.

Paul Harrison fortalte at AirBP har opsagt nogle tankanlæg hen over efteråret, med virkning fra 31/12-18. AirBP vil gerne drive tankanlæg på flyvepladserne, men kun hvor gennemstrømningen når 300 kubikmeter om året.

AOPA DMU har sendt en henvendelse til de mindre flyvepladser og lufthavne med opfordring til at gå i dialog om hvordan vi kan samarbejde og sikre at der fortsat er en god geografisk fordeling af tankanlæg. Er interessen stor nok, vil AOPA DMU indkalde til et møde, hvor Dansk Fuels deltager med en sælger og en ingeniør. Hjelmco vil gerne levere til Danmark, men det kræver at man fra DK sender en tankbil til Sverige.

3. Fly In

Knud Nielsen og Jacob Pedersen deltog i IAOPA Regional Meeting, hvor AOPA fra de forskellige lande mødes. De skandinaviske lande fandt her sammen om at arbejde med planlægning af et Fly In, med en blanding af viden, praktik og hyggeligt socialt samvær. Planen er at gennemføre det tidligt forår/sommer 2019. Henrik Værø og Paul Harrison fra AOPA DMUs bestyrelse holder bolden pt. Fokus vil være med sikkerhed på private flyvepladser, da vi desværre har erfaret en del havarier på disse pladser.

AOPA DMUs bestyrelse modtager meget gerne forslag/input til et sådant Fly-In. Location er endnu ikke fastlagt, men der er et par danske flyvepladser i udsigt.

4. Fremlæggelse af budget

Kasserer, Ivan Svendsen gennemgik Budget 2019, som er et overgangsbudget grundet fusionen.

Der er lavet en ny liste i medlemsdatabasen "financial", som klubbens Lokal Klub Administrator kan downloade. Af listen fremgår nu det kontingentbeløb, som hvert enkelt medlem i den pågældende klub skal opkræves for, dertil kommer naturligvis klubbens eget lokale kontingent.

6. Orientering fra klubberne/medlemmer og erfaringsudveksling

I Horsens Flyveklub er der pt. et PPL teorihold på 12 personer, affødt af en informationsdag afholdt i klubben. Som noget nyt blev informationsdagen annonceret via de sociale medier og de infostandere, der står ind til Horsens by. Det resulterede i rigtig mange besøgende.

Der er nedsat en arbejdsgruppe i AOPA DMU for at hverve unge mennesker til at tage certifikat. Rasmus Nielsen og Martin Wallin er tovholdere.

Sindal Flyveklub har gode erfaringer med at tage medlemmer ind løbende og påbegynde teori undervisningen med det samme for at fastholde interessen, i stedet for at vente til der bliver oprettet et teorihold om efteråret. Det giver lidt ekstra arbejde for klubben, men der skal ”smedes mens jernet er varmt”.

Randers Flyveklub har en klar holdning om at tage imod alle former for medlemmer, også interesse medlemmer. Hver 1. lørdag i måneden holdes der åbent hus, hvor man kan se på fly og prøve en flyvetur. Aarhus Aircenter har sin skole på Randers Flyveplads og det giver nye medlemmer. Pt. er der to 17 årige, som har taget PPL(A) her på Randers Flyveplads, der er en fin artikel herom i FLYV.

Roskilde Flyveklub har lige rundet 500 medlemmer, hvoraf ca. 400 er piloter.

Viborg flyveklub spurgte ind til om der er andre klubber der er udfordret i forhold til sine vedtægter ved sammenlægningen af AOPA DMU. Der står ting i klubbens vedtægter som ikke stemmer overens med at DMU har fusioneret med AOPA. Roskilde Flyveklub lavede en redaktionel ændring. I nogle klubbers vedtægter står der blot at man kan tilslutte sig andre organisationer uden navns nævnelse.

DMUtur 2019 går til Jersey i perioden 30. maj til 2. juni. Jean Nygaard og Carsten Svendsen er turplanlæggere igen i år. Beskrivelse af turen findes på www.flyvdmu.dk

Knud Nielsen takkede alle fremmødte for et godt møde, Randers Flyveklub for udlån af lokaler og Annegrete Zobbe for god mad.

MST/131118