



Referat

AOPA DMU's 41. Repræsentantskabsmøde

Søndag den 13. april 2024

Lolland Falster Motorflyveklub – Visual Climate Center/Factory Lodge, Holeby

Dagsorden

1. Registrering af de stemmeberettigede
2. Valg af dirigent
3. Årsberetning 2023
4. Regnskab 2023
5. Indkomne forslag
6. Budget, kontingent
7. Valg af:

5 bestyrelsesmedlemmer (2 år)

2 suppleanter (1 år)

2 revisorer

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

1. Registrering af stemmeberettigede:

	Antal stemmer
Billund Motorflyveklub	3
Fyns Flyveklub	1
Herning Motorflyveklub	2
Horsens Flyveklub	1
Lolland-Falster Motorflyveklub	2
Midtsjællands Motorflyveklub	2
Randers Flyveklub	3
Roskilde Flyveklub	13
Skive Motorflyveklub	1
Tønder Flyveklub	1
Vamdrup Flyveklub	1
Viborg Flyveklub	1

I alt 31 stemmer repræsenterende 12 klubber, ud af 27 mulige klubber og direkte medlemmer. Det maksimale mulige antal stemmer var 55 stemmer.

2. Valg af dirigent

Jean Nygaard, Lolland Falster Motorflyveklub blev valgt som dirigent og konstaterede, at repræsentantskabsmødet var lovligt indkaldt og beslutningsdygtigt.

3. Årsberetning

v/formand Knud Nielsen

Der er ikke det store at tilføje, da den trykte årsberetning er skrevet for ret kort tid siden. Jeg har deltaget i Europe Air Sports General Meeting i England. Et fint arrangement, arrangeret af den engelske modelflyver Union. Møde fokuserede bl.a. på Avgas 100LL situationen i EU, Conspicuity og ikke mindst U-Space.

Avgas 100LL

Der er 16.000 fly i EU, som opererer på Avgas100LL. Shell i Holland, Warter og Trafigura har alle ansøgt. Warter producerer årligt 138.600 tons og Trafigura 92.400 tons, en samlet værdi på 155 mil Euro.

I EU blev der i 2021 anvendt 53.000 tons Avgas 100LL, derudover eksporteres til lande udenfor EU, så det får alvorlige økonomiske konsekvenser, hvis raffinaderierne ikke fremadrettet kan fremstille Avgas 100LL.

Maj 2025 er der stop for TEL i EU, med mindre der opnås import tilladelse, der bliver også forbud mod import af Avgas 100LL med 0,1 % TEL.

Bestyrelsesmedlem, Paul Harrison supplerede med, at der er udviklet blyfri alternativer til flybrændstof, som er godkendt i USA. Udfordringen er, at nogle af de kemikalier, der tilsættes for at nå oktinet, er vanskelige at få miljøgodkendt i EU.

Man kan være bekymret for at den politiske forståelse ligger på et lille sted. Måske kommer der dieselmotorer over tid, men det bliver ikke billigere. Der er lavet 6 cylinder motorer, som gør det muligt at flyve på autobenzin. Vi forventer, at flytypen kommer på display på AERO Friedrichshafen i år.

Anbefalingen er at købe fly, der kan flyve på UL91 og UL94.

Det grundlæggende problem med autobenzin er, at der skal tilsættes bio ethanol. Udfordringen med alkohol i benzin er at det kan blandes i variable mængder. Det kombineret med vandindhold gør at det faseinddeler sig. Fasedelingen kan resultere i at man kommer i en situation, hvor det ikke er muligt at lave blandingen fed nok.

Droner

Droner og droneregler var også et stort emne, specielt hvordan de ses og hvilken teknologisk løsning der skal ligge bag. ADS-B er en af løsningerne, mobilnettet en anden. Generelt var holdningen at droner skal "see and avoid".

Medical

Europe Air Sport har også fokus på arbejdet for lempeligere medical krav, men det er nok tvivlsomt om det kommer til at ske.

DULFU

DULFU samarbejdet er opsagt med henblik på genforhandling. Årsagen er, at der er divergerende opfattelser af arbejdets omfang, hvor vi i bestyrelsen, mener at DULFU betaler for lidt. Der er iværksat et tidregistrerings system for at fastlægge det aktuelle timeforbrug, så må vi se hvad vi kan blive enige om. AOPA DMUs bestyrelse synes at det vil være rigtig ærgerligt hvis motorflyvningen ikke fremadrettet er samlet i et fælles sekretariat, men regningerne skal jo betales og inflationen har også ramt os.

GPS anflyvning

Projektet har 10 år på bagen og har været lagt nederst i bunken hos Trafikstyrelsen, men er nu fremme i lyset igen og AOPA DMUs bestyrelse arbejder ihærdigt på at få det til at lykkes.

Billund Lufthavn

Der er sket stor prisstigning på startafgift i Billund Lufthavn for privatfly. Det koster nu 700 kr. + moms for et privatfly at lande i Billund.

Generelt er vilkårene væsentligt forringet for privat- og firmaflyvningen på Billund Lufthavn. Der stilles nu også krav om handling for privatfly af en FBO. AOPA DMU har rettet henvendelse til Billund Lufthavn og henvist til EU's Ground Handling direktiv og den danske BL, som forpligter lufthavnen til at sikre at der kan udøves "egen-handling, uden involvering af tredjemand. AOPA DMU arbejder stadig med sagen.

Medlemsudvikling / Medlemshvervning

En klub, spurgte ind til medlemsudvikling og om man synes AOPA DMU gør nok for det, skaren bliver jo ældre og ældre....og det kniber med at få de unge mennesker ind.

Lolland Falster Motorflyveklub nævnte, at der sidste år blev talt om det kendte Young Eagle projekt. Lolland Falster Motorflyveklub har besluttet at gå i gang med at tilbyde UL-flyvning, for at se om man nemmere kan lokke unge mennesker til ad den vej....

I Viborg Flyveklub og Horsens Flyveklub samarbejdes der meget med UL. Der flyves UL skoling og det håber klubberne kan trække unge mennesker til.

Flere klubber efterlyste et tættere samarbejde med AOPA DMU omkring medlemshvervning. I motorflyveklubberne er opgaven svær, da vi i klubberne sidder som små satellitter, det er ønskeligt med et tættere samarbejde og at AOPA DMU måske kan være løftestang på det.

DTO

Flere klubber mente at arbejdet med DTO bør være en opgave som AOPA DMU er en stor del af og der bør afsættes midler i AOPA DMUs budget til at komme i mål med DTO.

Lolland Falster, Tåsinge, Roskilde, Billund har haft væsentlige problemer med deres DTO og tilsyn fra Trafikstyrelsen. Klubberne spurgte ind til, hvorfor det ikke er AOPA DMU der er fælles træde på de udfordringer der er med DTO ude i medlemsklubberne.

Det blev besluttet at der er baggrund for et DTO møde, med AOPA DMU i rollen som koordinator.

Formand Knud Nielsen mente, at det kunne være dejligt hvis AOPA DMU havde en fælles DTO, som klubberne kan drage fordel af. Lolland-Falster Motorflyveklub opfordrede til at AOPA DMU løfter opgaven med at skabe en DTO, som alle klubber kan drage fordel af.

Lolland Falster Motorflyveklub har givet tilbud til skoleklasser om at komme og fortælle om flyvning, eleverne bliver undervist i lidt teori og får tilbud en prøveflyvning, men vi mangler noget materiale, er det muligt at AOPA DMU kan være initiativtager til det?

Årsberetningen blev godkendt.

4. Regnskab 2023

Ivan Svendsen, kasserer gennemgik regnskabet, udarbejdet i samarbejde med Partner Revision. AOPA DMU har igen i år modtaget en blank påtegning.

Samlede indtægter: 989.675

Samlede udgifter: 1.078.613

Underskud i alt: - 88.937

Aktiver i alt: 1.420.810

Egenkapital: 1.272.527

Udgifter til EPFU, vores europæiske paraplyorganisation, er noget højere i 2023, det skyldes at vi i 2023 var vært for mødet.

IT udgiften er også større da der er indkøbt ny printer til sekretariatet.

Periodiseringen i Tryg sundhedsforsikring giver et negativt resultat.

Regnskabet blev godkendt.

5. Indkomne forslag

Der var ingen indkomne forslag.

6. Budget, kontingent

Ivan Svendsen, kasserer gennemgik budget 2025.

Der er budgetteret med:

Indtægter: 1.127.800

Udgifter: 1.108.000

Forventet årsresultat: 19.800

Der er budgetteret med en kontingentforhøjelse på 100 kr. årligt, med virkning fra den 1. januar 2025, idet bestyrelsen ikke mener, at det er hensigtsmæssigt at bruge af egenkapitalen.

En klub udtrykte igen vigtigheden af, at AOPA DMU påtager sig opgaven med at supportere klubberne på DTO området og spurgte om der er medregnet noget i budgettet for at få skudt projektet i gang.

Uddannelsesudvalg er i regnskabet 0 kr., men ikke i budgettet. Der var stor enighed blandt klubberne om at uddannelsesudvalget burde vækkes til live igen, så man kan imødekomme klubbernes behov for at få etableret et samarbejde omkring DTO arbejdet. Der blev opfordret til at AOPA DMU tager initiativ til et indledende DTO møde.

Kassereren supplerede med, at der er sat penge af til udvalgmøder og møder i Trafikstyrelsen.

En klub nævnte, at en egenkapital på ca. 1,2 mill er en hel del og spurgte til om man ikke kan bruge noget deraf til DTO arbejdet. Knud Nielsen, fmd nævnte at bestyrelsen er af den holdning, at AOPA DMU skal have cirka 1 års budget i reserve.

Flere klubber opfordrede til at bestyrelsen også afsætter midler til at øge indflydelsen på et hastigt voksende droneområde.

Budgettet blev vedtaget.

7. Valg

På valg var:

Bestyrelsesmedlemmer for 2 år:

Knud Nielsen - Horsens Flyveklub
Jacob Pedersen – Haderslev Flyveklub
Ivan Svendsen – Midtsjællands Motorflyveklub
Paul Harrison – Direkte medlem
Per Jensen – Direkte medlem

Ovenstående 5 bestyrelsesmedlemmer blev genvalgt.

Kurt Søndergaard – Lolland Falster Motorflyveklub,

blev valgt til bestyrelsen. Dermed udvides bestyrelsen med et medlem, hvilket er muligt i henhold til vedtægterne.

2 suppleanter for 1 år:

Jakob Bjerre Jørgensen - direkte medlem.
Jørgen Poulsen – direkte medlem.

Ovenstående suppleanter blev genvalgt.

Revisorer:

Intern revisor: Ejgil Jespersen.
Ekstern revisor: Partner Revision

Ovenstående revisorer blev genvalgt.

8. Fastsættelse af sted for næste års repræsentantskabsmøde

Bestyrelsen fik mandat til at vælge stedet for næste års repræsentantskabsmøde. Formanden opfordrede klubber til at melde ind, hvis de ønsker at være vært for repræsentantskabsmødet.

9. Eventuelt

DTO

Kurt Søndergaard har ved flere lejligheder taget kontakt til AOPA DMU med ønske om at AOPA DMUs bestyrelse supportere klubberne i arbejdet/udfordringerne med klubbernes DTO.

Lolland Falster Motorflyveklub efterlyste erfaring blandt de øvrige klubber vedr. etablering af DTO.

AOPA DMU bestyrelsesmedlem, Paul Harrison opfordrede til at AOPA DMU og klubberne mødes for at se på hvordan man bedst muligt kan indgå et fælles samarbejde omkring DTO og afvejning af om DTO f.eks. skal ligge i AOPA DMU eller i en fælles flyveskole.

Flere mente, at det er vigtigt at det bliver understøttet af AOPA DMUs bestyrelse og at rettighederne ligger i AOPA DMU, på lige fod som DULFU har gjort det. Klubberne understregede at det er bidende nødvendigt at vi står sammen om det.

Bestyrelsesmedlem, Henrik Værø påpegede at nogle klubber har lagt mange timer og nogle udgifter i udarbejdelse af DTO materiale - og måske ikke er helt villige til at forære materialet væk kvit og frit. På seneste bestyrelsesmøde tilkendegav bestyrelsen at der er velvilje til at afsætte symbolske beløb til de klubber/medlemmer, som har brugt tid og ressourcer på DTO materiale.

Det blev foreslået at klubberne sender en mail til sekretariatet med input og hvem i klubben der er tovholder på DTO området. Sekretariatet melder dato og sted ud for første møde.

Knud Pinholt, Randers Flyveklub informerede om, at de fornyligt at fået etableret en flyveskole. Man skal være obs på at det kan give et kompleksitetslag at materialet ligger i AOPA DMU.

Der var forslag om at AOPA DMUs rolle bør være koordinator og tovholder på projektet med DTO og at DTO template bliver holdt a jour af AOPA DMU og resten står klubberne selv for.

Miniguiden

Miniguiden har været under voldsom udvikling og revision, takket være Morten Stoltze's store indsats. Morten har lavet en gennemgribende opdatering og tager løbende hånd om revisionen. Miniguiden ligger i dag på www.aopadmu.dk til download og er på vej til også at blive i en fuld engelsk version.

DULFU

En klub foreslog at man fusionerer AOPA DMU og DULFU, det vil styrke motorflyvningen. Knud Nielsen, fortalte at der for nogle år tilbage var tanker om at arbejde hen mod en fusion og DULFUs tilslutning til AOPA DMUs sekretariat måske var det første skridt på vejen.

Nogle spurgte om AOPA DMUs bestyrelse har gjort sig tanker om hvad AOPA DMU vil gøre i forhold til bemanningen i sekretariatet, hvis DULFU ikke ønsker at fortsætte?

Formanden svarede at en evt. sådan situation tager vi til den tid. Formanden nævnte at bestyrelsen har tilkendegivet at AOPA DMU gerne vil fortsætte samarbejdet i sekretariatet, men at der er nogle vilkår som skal på plads. Lige nu tidsregistreres der i sekretariatet for at belyse tidsforbruget, henholdsvis på DULFU og AOPA DMU.

Knud takkede fmd., Kurt Søndergaard og Lolland Falster Motorflyveklub for det meget fine værtsskab og et spændende program.

Knud Nielsen takkede dirigent, Jean Nygaard for en god mødeledelse og deltagerne for et godt og konstruktivt møde.

Knud Nielsen, AOPA DMU formand

Jean Nygaard, dirigent



30.04.2024

Referent: Merete Strandberg