

# AOPA DMU

## Årsberetning og indkaldelse

42. repræsentantskabsmøde  
Lørdag den 5. april 2025



Frihed, fart og fællesskab

## Til AOPA DMU medlemmer

Der indkaldes til:

### Repræsentantskabsmøde - Lørdag den 5. april 2025

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, evt. en rundvisning.

### Tilmelding

Tilmeldingsfristen er **den 30. marts**. Deltagelse er gratis. Tilmelding til [info@motorflyvning.dk](mailto: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 2024
4. Regnskab 2024
5. Indkomne forslag
6. Budget og kontingent
7. Valg af 4 bestyrelsesmedlemmer (2 år)  
  
På valg er:  
Ivan Nielsen    Henrik Værø  
Martin Wallin    Hjalmar Nielsen  
  
2 suppleanter (1 år)  
2 revisorer
8. Fastsættelse af sted for næste års repræsentantskabsmøde
9. Eventuelt

### Forslag

Forslag, der ønskes behandlet på repræsentantskabet, 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 2024**

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

Revisor (intern)	John Møller	Horsens Flyveklub
Revisor (ekstern)	August Buur U. Lund	Partner Revision

### **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 B. 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 2025

	2025			2024		
<b>Klub</b>	<b>Medlemmer</b>	<b>Stemmer</b>	<b>+/-</b>	<b>Medlemmer</b>	<b>Stemmer</b>	
Billund Motorflyveklub	76	3	+19	57	2	
Bornholms Flyveklub	4	1	-2	6	1	
Brædstrup Flyveklub	4	1	-2	6	1	
Fyns Flyveklub	18	1	+2	16	1	
Grenå flyveklub	1	1	-1	2	1	
Helikoptergruppen	2	1	0	2	1	
Herning Motorflyveklub	28	1	-3	31	2	
Horsens Flyveklub	8	1	-7	15	1	
Kalundborg Flyveklub	10	1	+1	9	1	
Lolland-Falster Motorflyveklub	42	2	0	42	2	
Midtjysk Flyveklub	141	5	-13	154	6	
Midtsjællands Motorflyveklub	28	1	-10	38	2	
Nordals Flyveklub	10	1	0	10	1	
Nordvestsjælland Flyveklub	8	1	0	8	1	
Randers Flyveklub	78	3	0	78	3	
Roskilde Flyveklub	366	13	-3	369	13	
Sindal Flyveklub	17	1	+1	16	1	
Skive Motorflyveklub	16	1	-2	18	1	
Sæby Flyveklub	15	1	+1	14	1	
Thisted Flyveklub	5	1	-2	7	1	
Tønder Flyveklub	20	1	+1	19	1	
Viborg Flyveklub	21	1	-4	25	1	
Ærø Flyveklub	7	1	0	7	1	
Ølgod Flyveklub	4	1	+1	3	1	
<b>Direkte medlemmer</b>	116	4	-1	117	4	
<b>I alt 24 Klubber</b>	<b>1045</b>	<b>49</b>	<b>-24</b>	<b>1084</b>	<b>54</b>	

## Bestyrelsens aktiviteter

Bestyrelsen har også i det forløbne år 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 løbende i alle slags møder, som er relevante for motorflyvningen, 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](http://www.motorflyvning.dk) og [www.aopadmu.dk](http://www.aopadmu.dk).

## **DULFU / Fælles Sekretariat**

Siden 2015 har vi haft et samarbejde med DULFU om sekretariats assistance, en ordning som DULFU har været yderst tilfreds med. I de forløbne år har der været drøftelser om betalingens størrelse, blandt andet fordi arbejdets omfang var større end det, der blev betalt for. Betalingen har løbende været justeret og i 2024 måtte det så igen drøftes.

AOPA DMU fremlagde dokumentation over driftsudgifterne for sekretariatet og også dokumentation over tidsforbruget, vedrørende DULFU opgaver, men desværre valgte DULFU ikke at ville betale deres andel af udgifterne og opsagde samarbejdet med udløb 31-12-2024.

Det er naturligvis beklageligt, men vi kan ikke forsvare, at vores medlemmer delvis finansierer drift af DULFU opgaver. Bestyrelsen har valgt ikke at reducere bemanningen i sekretariatet, men øger medlemsinformationen og tager andre opgaver ind, som for eksempel sekretariatets ydelser til andre unioner.

## **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 journal historik, fra sygehuse og egen læge. Det er et ufravigeligt krav ved fornyelse af medical.

Vi har indsendt en anmodning til Trafikstyrelsen om præcisering af retsgrundlaget, der ligger til grund for kravet om udførlig journal historik, og samtidig hermed har vi rettet en bekymring for de konsekvenser, som kravet kan have på fortroligheden i læge-patient-forholdet og i sidste ende flyvesikkerheden.

I patient-læge-forholdet kan der være dybe 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.

Vi er også bekymrede for, at de skærpede krav kan få alvorlige og utilsigtede konsekvenser for piloters sundhed. Hvis piloter oplever, at de ikke kan have fortrolige samtaler med deres læge, kan det medføre, at de undlader at søge om lægehjælp eller at drøfte vigtige helbredsbedømmelse spørgsmål med egen læge.

Det kan også medføre fravalg af frivillige screeningsundersøgelser, hvor en falsk positiv afføringsprøve kan betyde at man er grounded mange måneder men 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 er af KDA blevet inviteret til at deltage i et Medical udvalg, da også andre unioner oplever udfordringer på området. Vi deltager med 2 personer i KDA medical udvalget, der også omfatter en læge, dog ikke flyve læge.

I oktober opfordrede vi medlemmer til at rapportere ind til os med udfordringer omkring fornyelse af medical, som var af principiel karakter. Det kunne 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 for 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.

EASA har i det forløbne år opprioriteret konceptet og anser det for en afgørende metode til forbedring af sikkerheden for GA. EASA har derfor sat det på sin prioritetsliste under det nuværende arbejdsprogram "GA Flight Path 2030+". EASA's udgangspunkt er, at konceptet skal minde om de PinS (Point in Space) procedurer som pt. kendes i helikopterverdenen, hvor en IFR procedure ender i et strategisk placeret punkt, hvorfra der kan fortsættes visuelt.

Arbejdstitlen er "GA PinS" og EASA's målsætning er, at der ikke vil være behov for at stille krav om opgradering af flyvepladser infrastruktur, vejrobservationsudstyr etc. EASA forventer i løbet af 2025 at igangsætte arbejdet med en guideline for konceptet. Selve godkendelsen af procedurerne vil dog stadig sortere under det enkelte land.

Vi håber i AOPA DMU at den nye guideline kan være med til at sætte fornyet liv i den arbejdsgruppe under Trafikstyrelsen, der i de seneste år har arbejdet med IFR GPS anflyvninger til de mindre pladser, og hvor vi må erkende at arbejdet går meget trægt.

Senest har det stort set ligget stille i et tæt på et år, fordi Trafikstyrelsen mente 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 er nu kommet og det ligger fast at det er muligt for en IFR pilot at anvende dansk i en RMZ. Dermed er vi dog langt fra i mål, da Trafikstyrelsen nu mener at det vil svært at tillade en RMZ, hvor der BÅDE kan tales dansk og engelsk.

Den diskussion kommer vi til at tage med Trafikstyrelsen i den kommende tid og vi håber at EASA's kommende guideline også vil hjælpe med at komme i mål.

Mens vi venter på bedre løsninger med godkendte og publicerede procedurer er vi fortsat hensat til at pege på den løsning som EASA anviste i 2022 og beskrev i AMC1 NCO.OP.115 - ARRIVALS AND DEPARTURES UNDER IFR WHERE NO INSTRUMENT FLIGHT PROCEDURES ARE PUBLISHED.



Foto: AOPA DMU

Her gælder det for pladser, uden en publiceret IFR procedure, at ansvaret for valg af højder til sikker hindringsfrigang ved start og landing hviler på piloten.

## 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

GreenPower Denmark og Vestas forventer at få godkendt af trafikstyrelsen 2-3 områder efter sommerferien, hvor de vil lave forsøgsordning med styring af lys afmærkninger 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 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, 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. Vi følger løbende op, men der er stadig ikke kommet en godkendelse fra trafikstyrelsen.

### 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.

Ifølge Trafikstyrelsen forventes den nye drone strategi klar i 2025, med en implementerings- og udviklingsperiode på 1-5 år.

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.

AOPA DMU deltager aktivt i ekspertgruppen, der har fokus på adgang til luftrummet. Ekspertgruppen består bl.a. af Forsvaret, Politiet, Beredskabet, Trafikstyrelsen, Naviair, drone operatører, Syddansk Universitet. HEMS beredskab 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 drone aktivitet.



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 fabrikanten ikke ser forretning i at understøtte.

## Flyvesikkerheds Dage

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

I skrivende stund (ultimo februar 2025) er programmet for flyvesikkerheds seminaret for 2025 detailplanlagt og fastlagt til den 22. marts på Ringsted flyveplads og den 26. april på Herning flyveplads.

Agendaen for de to dage er identiske, men vi ønsker at gøre arrangementet mere tilgængeligt ved at afholde det 2 steder.

## 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 i det forgangne år:

### **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 markering 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 overgang til alene at udbyde engelsksprogede PPL-teoriprøver

Der blev fra AOPA DMUs side langt en del ressourcer i at opponere mod Trafikstyrelsens forslag til overgang til udelukkende engelsksprogede PPL-teoriprøver.

Der blev bl.a. lagt vægt på diskrimination, forskelsbehandling og en forringelse for borgere med dysleksi. Trafikstyrelsens beslutning om udelukkende at tilbyde PPL-teoriprøver på engelsk vil medføre en forskelsbehandling, knyttet til alder, funktionsniveau og anden etnisk baggrund. Overgangen ville også pålægge, især de mindre flyveskoler/klubber, en uforholdsmæssig økonomisk byrde, i form af indkøb af nye undervisningsmateriale og eventuelt efteruddannelse af instruktører.

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

## Etablering af restriktionsområder

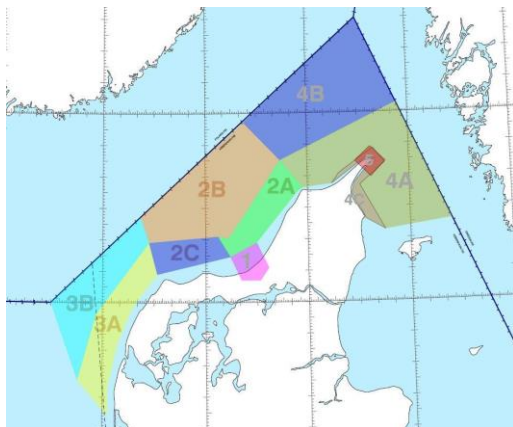
Generelt oplever vi en stigning i antallet af høringer vedr. etablering af restriktionsområder, særligt i forhold til drone operationer, som omfatter både miljøovervågning og militære aktiviteter.

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

I skrivende stund behandles en høringen på linje med nedenstående, for perioden 26. maj til 31. oktober i 2025.

Trafikstyrelsen har sendt ansøgning fra Søværnskommandoen om dronedeflyvning 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.

Dronedeflyvningen 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:

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.

Trafikstyrelsen svarede dette til vores konkrete forslag:

1. Den foreslåede løsning kræver et særligt setup, med meget udførlige procedurer for håndtering. Det er desværre ikke muligt at etablere procedurer for dette i forbindelse med dette års operationer. Det er dog til enhver tid muligt at indhente oplysninger fra Naviair (relevante ATS-enhed) om, hvorvidt et givent område er aktivt.
2. Det er aftalt med Naviair at brugen af områderne håndteres mere dynamisk i år således, at områderne deaktiveres taktisk hos Naviair når de ikke anvendes. Det kan altid oplyses af den relevante ATS-enhed, hvorvidt der er aktivitet i området eller om det kan gennemflyves.
3. Enig.
4. Det er oplyst fra SVK og Naviair at NOTAMs udsendes dagen før operationen. For yderligere detaljer om planlagte aktiviteter kan man kontakte Søværnskommandoen.

## 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.

EASAs faste GA Team har nu fået 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. iConspicuity
2. GA PinS
3. Declared Medical

**"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 mobiltelefoni og via en 860MHz 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 (978MHz) ikke er ledig i alle medlemslande, men det seneste års tid lader til at EASA er begyndt at anerkende fordelene ved UAT over ADS-L SRD860. F.eks. den tilladte sendestyrke der ligger på 250Watt for UAT mod 25milliWatt (!) for ADS-L på 860 MHz.

Måske en af hovedårsagerne til at vi endnu ikke for alvor er begyndt at se hardware på markedet, der udsender ADS-L signaler - signalerne er muligvis for svage til at de virker i praksis, vi kan ikke sige det, vi har ikke kunnet finde udstyr til afprøvning, men selv udstyrsproducentene er skeptiske. Den del af ADS-L konceptet, der pt. fungerer i et vist omfang, er den mobiltelefon-drevne, hvor fordelen er at man som pilot med en app som f.eks. SafeSky kan se trafik aggregeret fra en række kilder såsom ADS-B, flarm, open glider network m.fl.

**"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.

EASA har i flere år engageret sig i projektet "GNSS approaches to non-instrument runways", men har nu måtte erkende at det går langsomt med at få principperne udrullet i medlemslandene, hvilket vi som beskrevet andetsteds også har erfaret på nærmeste hold her i Danmark. EASA vil med et sæt "GA PinS" guidelines komme med et grydeklart koncept, der kræver et minimum af sagsbehandling og godkendelse i det enkelte land. Arbejdet med at udarbejde konceptet er sat til at starte Q3 i år.

**"Declared Medical"** er en model, der åbner op for at en privatpilot under visse forudsætninger selv kan deklarerer sig "medically fit" uden besøg hos en flyvelæge, men baseret på uddannelse af piloten og undersøgelse hos egen læge.

Konceptet er til dels inspireret af de gode amerikanske erfaringer med det tilsvarende "Basic

Med” der blev lanceret i 2016 og hvor FAA i 2023 konkluderede at man ikke kunne se nogen forskel i risiko på de piloter, der havde en “BasicMed” og piloter med en traditionel medical. En af fordelene ved BasicMed er netop at piloten gennem det obligatoriske træningskursus faktisk bliver mere bevidst om hvad man skal være opmærksom på og dermed også bedre er i stand til at grounde sig selv, uanset hvornår behovet herfor opstår. I USA kan man med en BasicMed flyve fly op til 5700kg eller 7 personer og ordningen kan anvendes af privatpiloter, instruktører og examiners.

Ingen tvivl om at der hos **EASA GA Team** er stor vilje til at gøre det bedste for GA, men det er også en realitet er der hos EASA samlet set ikke er afsat mere end halvandet årsværk til opgaven, og i praksis hænger rigtig meget på én mand, Vladimir Voltin, som gør en uvurderlig indsats, men som åbenlyst ikke kan overkomme at løse alle GAs udfordringer.

IAOPA har derfor haft møde med EASAs nytiltrådte direktør, Florian Guillermet, og slået på tromme for at der tilføres flere kræfter til GA Teamet.

AOPA DMU deltager også direkte på IAOPAs regionale europæiske møder. Blandt de mange andre aktiviteter som IAOPA Europe har arbejdet med har truslen mod **100LL** stået blandt de højeste på dagsordenen, da der fortsat ikke findes et reelt alternativ til en stor del af GA flåden.

Forbuddet mod import af blytilsætningsstoffet TEL stod til træde i kraft 1.maj 2025 og ville betyde at der ikke længere kunne produceres 100LL i EU. Efter en heftig indsats fra både brændstofproducenter og industrien har EUs kemikaliagentur (ECHA) givet flere europæiske brændstofproducenter en dispensation på yderligere 7 år, altså frem til 2032. Der er næppe tvivl om at 100LL på sigt står til at blive endelig udfaset, men forhåbentlig er der inden den nye deadline fundet en ny brændstof løsning, der kan dække hele branchen.

Et andet område som vil have interesse for en del medlemmer med **amerikansk certifikat** eller blot en amerikansk validering af deres danske certifikat er nye FAA krav, der gør det obligatorisk at udpege en amerikansk agent der kan agere postkontor, hvis man ikke selv har en amerikansk adresse. Det nye krav gælder fra den 7. juli for personer, der allerede har et FAA certifikat eller en FAA validering. Lever man ikke op til kravet, er det herefter ikke tilladt at anvende ens FAA bevis. Se mere om de nye regler her:

[https://www.faa.gov/documentLibrary/media/Advisory\\_Circular/AC\\_3-1.pdf](https://www.faa.gov/documentLibrary/media/Advisory_Circular/AC_3-1.pdf)

AOPA USA forventer meget snart at være klar med en agent-løsning der vil kunne anvendes af AOPA medlemmer fra resten af verden, så hold øje med kommende nyhedsbreve.

### **Medlemsrabatter**

Blandt øvrige medlemsfordele, som vi får via IAOPA Europe er nu også tilføjet 20 % rabat på **SafeSky**. SafeSky er som omtalt under iConspicuity et af de bedste bud på at få et så komplet trafikbillede som muligt i cockpittet, da det aggregerer data fra forskellige kilder såsom Flarm, Open Glider Network, ADS-B mv. Har du en portabel ADS-B modtager kan SafeSky endda integrere denne i ét samlet trafikbillede der kan vises i f.eks. SkyDemon eller Foreflight. Du får din rabat via siden her <https://www.safesky.app/aopa>

Den nye rabat på SafeSky kommer oven i de eksisterende IAOPA Europe rabatter der indbefatter 15 % rabat hos Jeppesen. Tidligere krævede det en henvendelse til Jeppesen at få

rabatten, men med koden "2025iAOPA" kan du nu straks indløse rabatten i Jeppesens webshop <https://shop.jeppesen.com/>

Også vejrtjensten **TopMeteo**, der laver en lang række specialprodukter til piloter giver 15% til medlemmer. Man indtaster sit medlemsnummer i forbindelse med oprettelse på <https://topmeteo.eu/>

Vi kan også allerede nu afsløre at endnu en stor spiller på aviation software markedet kommer til at give en rigtig pæn rabat til europæiske AOPA medlemmer i 2025. Vi må endnu ikke afsløre hvem det er, men hold øje med nyhedsbreve omkring AERO.

## 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 2024 var i Basel, hvor selve mødet var på Mul house Habsheim Airfield, LFGB, en GA flyveplads med mange tusind årlige operationer, der ligger klods op ad Basel Lufthavn lige under deres TMA i indflyvningen til Basel. Man skulle så tro at det gav problemer, men nej ikke det fjerneste, nogen kunne lære af dette. Basel er i øvrigt en speciel lufthavn, der er 2 udgange, den ene fører til Schweiz og den anden til Frankrig, så man skal passe på at vælge den rigtige.

Mødets emner var som altid adgang til Avgas 100 LL, hvordan håndteres drone problematikken og sidst men ikke mindst Medical krav. Med hensyn til Avgas 100 LL er der i øjeblikket ikke alternativer til dette brændstof til de højkomprimerede motorer. Der ydes indflydelse via EAS, så der forhåbentlig kommer en løsning.

## 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
- Part M-Light som afskaffer Camo
- DTO (Declared Training Organisation)
- Standard Parts

Vi deltager i EAS Technical møde når det holdes, som regel midtvejs mellem årsmøderne eller efter behov.

Årsmødet blev i år holdt i Manchester eller rettere 1 times togrejse og en time i bil til Lake District, hvor hotellet lå i midten af ingenting, men dog flot natur.

En formildende omstændighed var, at et skotsk medlem havde arrangeret en Whisky Smagning på hotellet.

Mødet emner hvor der i øvrigt deltog repræsentanter fra EASA var igen Grøn omstilling, medical krav hvor der arbejdes på lempeligere krav som der i mange år har været i England, U-Space hvor Michel Rocca fra EASA gav en opdatering, Brændstof udfordringer og så har Modelflyverne åbenbart nogle udfordringer specielt med luftrum.

### **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 CO<sub>2</sub>-udledningen, flytransporten udgør ca. 2 %. Fly op til 5700 kg. bliver muligvis fritaget for kommende CO<sub>2</sub>-restriktioner. EAS er i konstruktiv dialog med politikerne om forslag til reduktion af CO<sub>2</sub>.

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 at udviklingen går i en retning, hvor privat flyvningen ikke begrænses eller pålægges omkostningstunge løsninger.

### **Bliv pilot kampagne og 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. Til formålet fik vi udarbejdet den interaktive brochure "Bliv pilot", i samarbejde med et professionelt reklamebureau. Det var, og er det fortsat, vores absolutte ambition at dette gode materiale skal effektivt formidles ud og promoveres via bl.a. sociale medier. Formålet med denne 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.

Det har fra starten af været en afgørende forudsætning for en succesfuld promovering, at vores hjemmeside kunne understøtte sådanne aktiviteter, hvilket vores nuværende hjemmeside ikke kan. Størstedelen af året 2024 har budt på meget langsomme fremskridt på hjemmesidefronten, hvilket har været stærkt utilfredsstillende. Processen har været for langsom, og det er også noget bestyrelsen har taget til efterretning. Af samme årsag fik vi i slutningen af 2024 sat flere ressourcer af til at få projektet op i det rette gear. Bestyrelsen har

startet et samarbejde med en webudvikler, som nu har fået sat en ny hjemmeside op i Wordpress.

Efter vi har fået professionelt kræfter tilført udefra, er der langt om længe god momentum i projektet, og vi er nu tæt på en lancering af vores nye hjemmeside. Forventningen er, at vi kan være i luften før repræsentantskabsmødet 2025.

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 underskud, som dækkes ind via egenkapitalen. Resultatet er som bestyrelsen forventede.

Efter DULFU har forladt os, må vi påregne at vi kommer ud med negativt resultat de næste år. Kontingentstigning påregnes i nær fremtid.

Der er ingen kontingentrestancer.

## 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 DMUs hjemmeside op og køre.

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

## Medlemsudvikling

Medlemssituationen viser en tilbagegang på 39 medlemmer.

Billund Motorflyveklub har en flot medlemstilgang på 19 medlemmer.

Største tilbagegang er Midtjysk Flyveklub, med 13 færre medlemmer.

Der er ligeledes tilbagegang i Midtsjællands Motorflyveklub og Horsens Flyveklub.

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](http://www.motorflyvning.dk). Vi skal i løbet af foråret sende medlemskort ud til de medlemmer, som har valgt det.

Indmeldelse sker fortsat på e-mail til sekretariatet.  
Klubadministratorer udmelder selv medlemmer på [www.motorflyvning.dk](http://www.motorflyvning.dk), inden den 1. februar, det følgende år.

## Medlemsfordele

Du finder mere information om alle medlemsfordele på [www.aopadmu.dk](http://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](http://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](http://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.

### SafeSky

Der gives 20 % rabat.

### TopMeto

Der gives 15 % rabat.

### SkyDemon

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

### Brændstof

AVGAS situationen er stadig uafklaret. I 2024 omlagde SHELL produktionen fra 100LL til 100VLL, samtidig blev prisen reduceret en del.

AVGAS 100 Oktan kan produceres i 3 forskellige varianter under samme standard ATST 910-1. De overholder alle samme oktantal men kan opnå det ved anvendelse af mere eller mindre tilsætning af det blyholdige additiv.

100VLL har et mindre indhold end 100LL men indeholder dog altid en mindste mængde af det blyholdige additiv.

#### **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



**På Roskilde Lufthavn** var AVGAS 100LL UL91 tilgængeligt, i 2025 er der stadig kun 100VLL tilgængeligt.

**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.

#### **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 tager ændringen op i næste revision af CS-STAN.

### **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 EAS PFU mødet i Speyer 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 flere raffinaderier søgt om at importere tilsætningsstoffet, men om det bliver tilladt fremadrettet at producere, vides på nuværende tidspunkt ikke.

## **Konkurrenceflyvning**

Der henvises til Luftsport Danmarks hjemmeside [www.luftsportdanmark.dk](http://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 Brno, jeg tror ikke der var nogen der vidste hvordan det udtales. Igen en veltilrettelagt tur med Carsten Svendsen i som planlægger. Der var mellemlanding i Schönhagen, 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 Tjekkiet og flyvepladsen Medlánky, som er en græsbane med slope og en meget interessant

landingsrunde til bane 34, da den ligger klods op af kontrol zonen til BRNO lufthavn og man må ikke komme i kontrol zonen, en meget snævert base og finale, spændende, desværre var der et UL fly der bukkede næsehjulet under landing. Efter at have nydt en dejlig Tjekkisk landings øl, drog vi videre til hotellet som var fremragende, en udflugt den følgende dag til nogle imponerende grotter, hvor vi sluttede med en sejltur på den underjordiske sø. Efter et par dejlige dage i en spændende by, var det tid til hjemtur i godt flyvevejr. Jeg tror at kravet om sprogprøve har medført at der ikke mere er så meget morsom underholdning på radiofrekvenserne, som der var år tilbage, det kunne ellers være meget underholdende.

I 2025 går turen til Antwerpen.

## **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 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 og 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.

Bestyrelsen overvejer også, om aktivitet omkring sprogtestvirksomhed kan indgå som en del af DTO samarbejdet og vil gå i dialog med DTO'erne herom.

### **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.

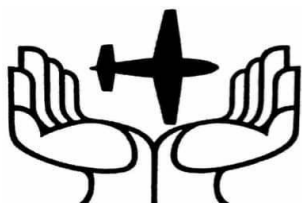
Det er ikke et krav, at sprogassessorer skal være tilknyttet en sprogtestvirksomhed. Sprogassessorerne kan selv stå for registrering og rapportering.

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

## 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.

Medlemmerne er: Danmarks Luftsports Union, Naviair, Dansk Gyrokofter Union, Erhvervsflyvningens Sammenslutningen, AeroTeam, Dansk Motorflyver Union, AOPA, Dansk Ballonunion, Dansk Kunstflyver Union, Dansk Svæveflyverunion, DHPU, Dronerepræsentant, DULFU, Flyveinstruktørerne, Flyvelederne, Flyvejournalisterne, Flyvelægerne, Flyvemeteorologerne, Flyvevåbnet, Havarikommissionen (HCLJ), EAA, Københavns Lufthavne, Trafikstyrelsen, Tung trafik.

Der savnes stadig et medlem fra faldskærmsunionen.

Rådet holder 4 møder årligt. Møderne holdes hovedsageligt hos Naviair 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 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) 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.

For at komme ind under DIF eller anden tilsvarende organisation, er det nødvendigt at være medlem af KDA og dermed FAI (hjemmehørende i Lausanne, Schweiz), som er den overordnede luftsports organisation.

FAI er i gang med en grundlæggende omorganisering. Der skal spares og omlægges. Det betyder, at mere af FAI ansvar og arbejder lægges ned til de respektive luftsports udvalg. Vi er repræsenteret i KDA. KDA har været kørt for et yderst lavt blus de seneste år. KDA's formand er Flemming Olson, der er kendt fra KDA og Dansk Faldskærms Union.

Områderne, der fortrinsvis ønskes arbejdet med, er FAI, luftrum og medlemshvervning.

Der er netop skabt et Medical udvalg, der har som område at sikre bedst mulige forhold i forbindelse med udstedelse og fornyelse af Class 2 og LAPL helbreds godkendelser. Udvalget skal arbejde for at opnå en ensartet, rimelig og fair behandling af privatpiloter uanset hvilken læge man ønsker at anvende. Udvalget skal arbejde på at få de nationale krav til udstedelse og fornyelse af helbreds godkendelser i overensstemmelse med de europæiske regler uden skærper.

Medlemskab af DLU, og dermed KDA, er ikke en selvfølge, hvorfor de enkelte medlemmer selv aktivt skal indmelde sig gennem DMU, 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](http://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 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 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