

# **Perspektiver for KDA´s fremtid**

**– visioner, mål og fokus**

Udarbejdet af Perspektivgruppen,  
nedsat af KDA´s bestyrelse primo 2005

# **Indhold**

|      |   |    |
|------|---|----|
| 1    | Baggrund.....                                   | 3  |
| 1.1  | Historisk baggrund.....                         | 3  |
| 1.3  | Bestyrelsens motivation/baggrund .....          | 7  |
| 2.   | Formål med perspektivgruppen.....               | 8  |
| 3.   | Processen .....                                 | 9  |
| 3.1  | Perspektivgruppens arbejde .....                | 9  |
| 3.10 | KDA medical.....                                | 15 |
| 3.11 | Styrket kommunikation med medlemmerne .....     | 15 |
| 3.12 | Kontingent – en dinosaur .....                  | 17 |
| 3.13 | Perspektivgruppens foreslår.....                | 15 |
| 3.14 | 100-års fødselsdagen – visionen .....           | 18 |
| 3.2  | Styrket opbakning fra klubber og unioner .....  | 11 |
| 3.3  | Fælles sekretariat med nye opgaver .....        | 12 |
| 3.4  | Nye regler i EU skal udnyttes af KDA.....       | 12 |
| 3.5  | Fælles indsats for uddannelse.....              | 13 |
| 3.6  | Regelsanering og forenkling af regler .....     | 14 |
| 3.7  | Organisatorisk struktur.....                    | 16 |
| 3.8  | Best practice – et værktøj for samarbejde ..... | 14 |
| 3.9  | Fælles forsikring .....                         | 14 |
| 4.   | Resumé .....                                    | 19 |
|      | KDA i dag – set med egne øjne.....              | 4  |
|      | KDA's bestyrelse" .....                         | 5  |
|      | Medarbejderne hos KDA .....                     | 5  |
|      | Navnet – Kongelig Dansk Aeroklub .....          | 18 |
|      | Nye strukturer, nye organisationsformer .....   | 16 |
|      | Organisationsvirksomhed.....                    | 5  |
|      | Præsidium.....                                  | 4  |
|      | Protektor.....                                  | 4  |
|      | Sportslig virksomhed .....                      | 6  |

# **1 Baggrund**

## **1.1 Historisk baggrund**

Kongelig Dansk Aeroklub, KDA er en af Europas ældste organisationer for flyvning. KDA blev dannet den 20. januar 1909. Navnet var Det Danske Aeronautiske Selskab, og de to initiativtagere var overingeniør Carl Holtermann og premierløjtnant i marinen H. C. Ullitz

Flyvemaskinen var endnu på det rent eksperimenterede stade, mens friballonen i alt væsentligt var færdigudviklet.

Da ingeniør Krebs den 26.juni 1909 fik udstedt Det Danske Aeronautiske selskabs ballonfører-certifikat nr. 1 var ballonen "Danmark" netop ankommet, og den 9. juli 1909 klokken 2000 gik "Danmark" ført af ingeniøren og med premierløjtnant Grev Frederik Moltke som passager første gang op i sit rette element.

I de snart 100 år Kongelig Dansk Aeroklub har eksisteret, har fritidsflyvning ændret sig fra den rene amatørforøjelse, som ikke kendte til ret mange regler for hverken pilotuddannelse, færdsel på landjorden eller i luften, til en strikt regelstyret aktivitet.

Undervejs har samfundsforhold, to verdenskrige, entusiasme, energikriser, demografiske forhold og ikke mindst moderne menneskers mange muligheder for at berige fritiden påvirket aktivitetsniveauet for fritidsflyvning for både op- og nedadgående.

Med udsigt til fortsat vigende medlemstal, EU-lovgivning med muligheder og udfordringer på vej, aktuelle prisstigninger på gebyrer og forsikringer m.m. har KDA fundet tiden inde til at undersøge, hvilke korrektioner, der skal til for at sikre KDAs kurs og højde vel ind i fremtiden til benefice for luftrumsbrugere.

## 1.2 KDA i dag – set med egne øjne<sup>1</sup>

### Protektor

Hans Kongelige Højhed Prinsen

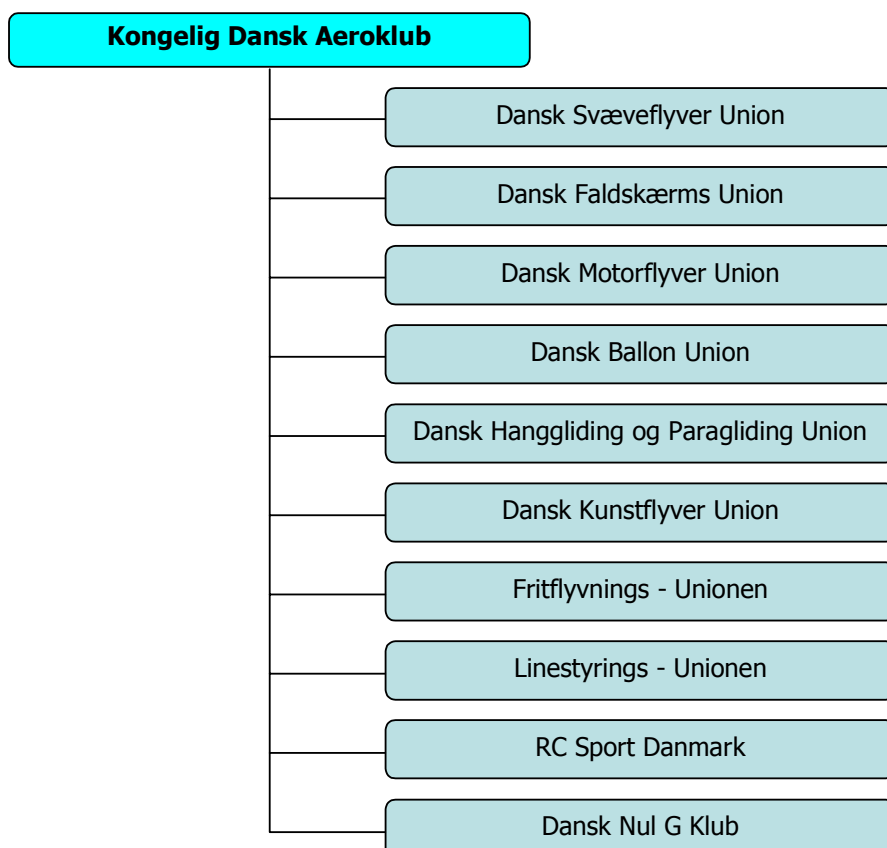
### Præsidium

Præsident: Michael greve Ahlefeldt-Laurvig-Bille, fhv. departementschef J. Halck, Generalmajor B.V. Larsen, direktør V.K.H. Eggers, formand Kai Holm.

Kongelig Dansk Aeroklub (KDA) er Danmarks luftsportsforbund. Vi er en interesseorganisation for sportslig, privat og forretningsmæssig flyvning i Danmark. Vi er for tiden ca. 8.000 medlemmer.

Flyveinteresserne spænder vidt. De sportslige udøvere består af ballonflyvere, drageflyvere, faldskærmsspringere, kunstflyvere, motorflyvere, svæveflyvere samt modelflyvere - herunder fritflyvning, liniestyling og radiostyring.

De sportslige interesser er samlet i specialunioner.



KDA er også samlingspunktet for en stor gruppe mennesker med flyveinteresse,

<sup>1</sup> Kilde: KDA's hjemmeside: [www.kda.dk](http://www.kda.dk)

sammensat af blandt andet andre private motorflyvere, trafikflyvere, militærflyvere og personale fra luftfartsmyndigheder, lufthavne, flyveindustri og forhandlere af alle former for fly og flytilbehør.

Hvis du har interesse for den private flyvning under en eller anden form, kan den udøves i et direkte medlemskab af KDA eller ved at være medlem af en af de ca. 300 forskellige klubber - spredt over hele landet - med direkte tilhørsforhold til en af de tilsluttede specialunioner.

### **KDA's bestyrelse**

Aksel C. Nielsen (formand.), Vagn Jensen (næstfmd.), Claus Rose Andresen, Palle J. Christensen, Jens Feldborg.

### **Medarbejderne hos KDA**

Udover organisationens frivillige medarbejdere i forskellige udvalg og bestyrelse har KDA og KDA Service ApS i dag fem medarbejdere.

Anders Madsen er generalsekretær ansat på deltid. Generalsekretæren har det overordnede ansvar for KDA's administration og det overordnede ledelsesansvar for KDA Service ApS og refererer til bestyrelsen.

Knud Larsen er ansat på fuld tid og er redaktør af tidsskriftet FLYV og står for redigering og produktion af bladet.

Lise Jensen er bogholder ansat på deltid, og har ansvaret for bogholderiet og regnskabet i KDA og KDA Service.

Charlotte Andersen er butikschef og ansat på deltid. Charlotte har ansvaret for KDA's Pilotshop, herunder butikkens drift.

Jan Fraenkel er ansat på deltid og arbejder som butiksassistent i KDA's Pilotshop.

### **Organisationsvirksomhed**

KDA tog initiativet til at stifte Rådet for Større Flyvesikkerhed, der på bredeste måde arbejder med, til stadighed at forbedre sikkerheden i luften.

KDA støtter de danske myndigheders arbejde for at udforme de mest hensigtsmæssige bestemmelser for flyvning på en sådan måde, at der fortsat er en rimelig balance mellem den erhvervsmæssige og sportslige flyvning.

KDA varetager desuden medlemmernes direkte interesser over for myndighederne og er repræsenteret i udvalg, der gør sin indflydelse gældende på luftfartens udvikling i tæt samarbejde med andre organisationer indenfor flyvningens verden. Dette gælder indenfor områder som for eksempel luftrum, flyvepladser, takster, gebyrer, bestemmelser og certifikater.

KDA er medlem af Europe Air Sports (EAS), som er den europæiske sammenslutning af nationale aeroklubber. EAS er vort talerør overfor europæiske myndigheder - herunder European Aviation Safety Agency (EASA) - i alle forhold vedrørende certificering, operationer, licensing, forsikringer m.v. EAS har høringsret, når EASA udformer regler og bestemmelser.

KDA er medlem af Friluftsrådet, som støtter vore ønsker om adgang til naturen, herunder vort krav om fri adgang til brug af luftrummet. KDA har dannet en amtsmiljøorganisation med repræsentanter i hvert enkelt amt. Disse repræsentanter følger løbende udviklingen i de enkelte amter.

KDA har sammen med en stor kreds af flyveinteresserede været med til at stifte Danmarks Flyvemuseum, der nu efter sin etablering for første gang kan give et bredt indtryk af flyvningens historie i Danmark. Dette museum er nu en del af Teknisk Museum, som ligger i Helsingør.

### **Sportslig virksomhed**

KDA er tilsluttet Fédération Aéronautique Internationale (FAI), der er den internationale sammenslutning af aeroklubber. FAI's navn på engelsk er The World Airsport Federation.

KDA er den eneste danske organisation, der formidler dansk deltagelse i internationale konkurrencer under overholdelse af FAI's sportslige regelsæt; blandt andet ved udstedelse af sportslicenser.

KDA formidler kontakten til FAI's komiteer, hvor de enkelte specialunioner er repræsenterede.

KDA anerkender og registrerer alle former for rekorder inden for de enkelte sportsgrene.

KDA er ligeledes medlem af Nordisk Flyveforbund (Association of Nordic Aeroclubs - ANA), der består af de fem nordiske lande. ANA formidler samarbejde på mange felter, herunder nordiske mesterskaber. Dansk Drageflyver Union, Dansk Faldskærms Union og Dansk Svæveflyver Union er desuden medlem af Danmarks Idræts-Forbund.

## 1.3 Bestyrelsens motivation/baggrund for etablering af perspektivgruppen

KDA nærmer sig de 100 år, og bortset fra de grundlæggende fysiske betingelser for at flyve er alt forandret siden. Spørgsmålet er, om KDA som organisation har fulgt med tiden? Det er i hvert fald det spørgsmål, som i 2004 blev drøftet i KDA's bestyrelse, og som førte til nedsættelse af en perspektivgruppe, som fik til opgave at vurdere KDA's hidtidige rolle og muligheder i fremtiden. Resultatet skulle være et oplæg til KDA's bestyrelse og repræsentantskab i april 2005.

Gruppen fik helt frie hænder til arbejdet, der således kun har været begrænset af tid. Af hensyn til fornyelsen blev perspektivgruppen sammensat af repræsentanter for de største unioner under KDA, idet ingen af gruppens medlemmer er medlem af KDA's bestyrelse.

Gruppen fik følgende sammensætning:

Henning Sørensen, Dansk Ballon Union, DBU  
Per Wistisen, Dansk Svæveflyver Union, DSvU  
Niels Jensen, Dansk Hanggliding og Paragliding Union, DHPU  
Kirsten Klærke-Hansen, Dansk Motorflyver Union, DMU  
Finn Larsen<sup>2</sup>, Dansk Faldskærms Union, DFU  
Anders Madsen, Kongelig Dansk Aeroklub, KDA, samt  
Arne Panduro, Dansk Motorflyver Union, DMU (som referent)

### UDDRAG AF BESTYRELSESREFERAT

2. december 04:

#### 7. Perspektivplan for KDA

Bestyrelsen besluttede at nedsætte en arbejdsgruppe ledet af den ny generalsekretær. Arbejdsgruppen skal præsentere sit resultat på KDA repræsentantskabsmødet den 30. april. Medlemmer i arbejdsgruppen består af generalsekretæren samt 5 navngivne personer fra unionerne. ACN, VJ, JF og JV har ansvaret for at kontakte disse. Henning Sørensen (DBU), Per Wistisen (DSvU), Niels Jensen (DHPU), Kirsten Klærke-Hansen (DMU) samt Finn Larsen (DFU) har givet tilsagn om deltagelse.

Følgende Fyrtårne bør følges:

- Det skal være fordelagtigt og attraktivt at være medlem af KDA.
- KDA skal fortsat være lufrumsbrugernes paraplyorganisation
- KDA vil have national indflydelse.
- KDA vil have international indflydelse
- KDA skal indrettes så en række praktiske opgaver kan udføres som f.eks. :
  - a. Udstedelse af sportslicenser
  - b. Udstedelse af EASA certifikater
  - c. Varetagelse af tilsyn med værkstedsautorisationer og vedligeholdelse generelt.
  - d. Forsikringer for medlemmerne
  - e. Medlemsadministration

Note: Referatet har ikke været præsenteret for gruppen i forbindelse med analysearbejdet - og har således ikke begrænset gruppens frihed

<sup>2</sup> Finn Larsen deltog i et enkelt møde, men måtte udtræde af personlige årsager

## **2. Formål med perspektivgruppen**

Formålet med perspektivgruppens arbejde, er at afdække fremtidsmuligheder for KDA. Det er ikke formålet at komme med konkrete handlingsplaner. Nærværende dokument skal udelukkende tjene til at afdække muligheder og beskrive ideer.

Dokumentet fremlægges for bestyrelsen inden repræsentantskabsmødet den 30. april 2005.

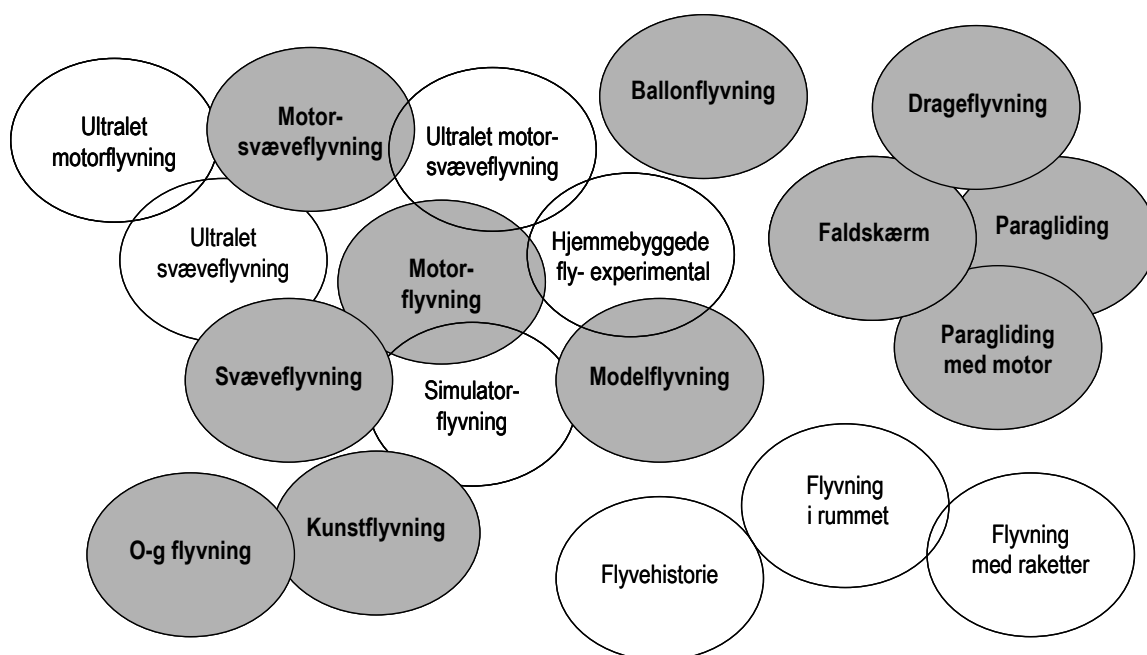
Den efterfølgende proces beslattes af bestyrelsen, og er ikke omfattet af gruppens arbejde.



## 3. Processen

### 3.1 Perspektivgruppens arbejde

Perspektivgruppen indledte arbejdet den 3. marts 2005 i Århus med en generel drøftelse af formål og problemstillinger. Anders Madsen præsenterede et oplæg med en række fundamentale spørgsmål. Heri indgik også denne illustration af de aeronautiske aktiviteter i Danmark og en konstatering af, at en række af disse aktiviteter hidtil ikke har været tilknyttet KDA.



I den sammenhæng dukker der grundlæggende spørgsmål op, såsom: Hvem er KDA interesseorganisation for - før, nu og i fremtiden? Hvordan udvikler det lokale og internationale samfund sig? Følger vi med? Kan vi følge med? Hvilke udefrakommende faktorer spiller ind, og hvilke nye relationer skal plejes og bruges?

I forlængelse af den generelle diskussion og drøftelse gennemførte gruppen en såkaldt SWOT-analyse<sup>3</sup>, som beskriver KDA's aktuelle situation i krydsfeltet styrker/svagheder og muligheder/trusler. Blandt styrkerne er, at

- KDA er eneste organisation med repræsentation af den 'lette' luftfart i en række råd, udvalg og nævn.
- KDA råder over stor ekspertise i mange spørgsmål om luftfart.
- KDA er velanskrevet og respekteret – godt image udadtil.

<sup>3</sup> Hele SWOT-analysen fremgår af bilag til denne rapport. Analysen er alene baseret på gruppens egne input. En mere præcis analyse ville forudsætte en bredere høring blandt medlemmer og unioner

- KDA har flere medlemmer end nogen anden organisation inden for flyvning i Danmark.
- KDA Butikken
- Medlemsbladet FLYV
- Udfører koordination af interesser inden for flyvning

Flere af disse punkter kommer desværre også med på listen af svagheder med omvendt fortegn.

- Meget få unge medlemmer / høj gennemsnitsalder / generationsskifte problematik
- Dækker ikke alle den lette flyvnings organisationer
- Direkte medlemmer organiseres i KDA uden tilknytning til en klub
- Repræsentationen af flyvning i visse sammenhænge savner styrke og gennemslagskraft
- Manglende synlighed blandt medlemmerne / usynlig ledelse
- Et blandet image blandt flyvningens klubber og medlemmer (både internt og eksternt) – undertiden negativt
- Klubber og medlemmer får ikke fuldt udbytte af KDA´s ekspertise
- KDA Butikken når ikke helt ud til alle potentielle kunder
- FLYV møder kritik hos mange læsere – manglende aktualitet
- Koordination af flyveaktiviteter er utilstrækkelig
- Mange begynder på en uddannelse, men bliver aldrig færdig – andre siver efter kort tid inden for flyvning
- Mangel på synlighed i klubber, organisationer og offentlighed
- Manglende økonomiske ressourcer

Disse svagheder er tæt forbundet med en række forhold, som truer KDA og flyvningen generelt, hvis udviklingen får lov at fortsætte som hidtil.

- Udviklingen i samfundet gør det vanskeligere at tiltrække nye medlemmer
- Ubeslutsomhed, ingen eller langsom reaktion på ændringer i regler og samfundet
- Medlemstallet fortsætter de senere års vigende tendens
- Svag økonomi
- Stigende økonomisk belastning af flyvningens udøvere
- Forståelsen for flyvningens vilkår svækkes i offentligheden – manglende politisk gennemslagskraft.
- Mangel på initiativer
- Miljørestriktioner
- Nye regler i EU en udfordring for KDA

Flere andre forhold kunne fremhæves, men det generelle indtryk er, at KDA´s situation er meget vanskelig og vil blive endnu vanskeligere, hvis der ikke gribes aktivt ind meget snart. Perspektivgruppen ser dog en række muligheder for at vende udviklingen positivt, og det forudsætter først og fremmest et langt tættere samarbejde mellem alle klubber, unioner og KDA. Gruppen konstaterer, at denne vilje er til stede.

Alternativet for mange klubber er et billede, der præges af de nævnte faktorer med svagheder og trusler mod KDA.

Udfordringerne koncentrerer sig om en række hovedområder, som beskrives i det følgende – med perspektivgruppens bud på en løsning og anbefaling til KDA's øverste ledelse. Flere af problemerne synes dog at løbe i ring – eller i en negativ spiral. Heldigvis ser gruppen, at rækken af muligheder er længere end rækken af trusler, og udviklingen kan vendes.

## 3.2 Styrket opbakning fra klubber og unioner

For at bryde den negative udvikling vil det være påkrævet at styrke opbakningen bag KDA fra klubber og unioner. KDA skal fokusere på vigtige opgaver af fælles interesse og stå som den ubestridte repræsentant for alle flyveinteresserede i Danmark. KDA's indsats skal være bedre kendt såvel i hele organisationen som i offentligheden.

Metoden er at satse parallelt på to fronter:

- Styrke KDA's image gennem en bred vifte af aktiviteter i KDA's navn
- Styrke opbakningen til KDA såvel internt som blandt flyveinteresserede udenfor KDA

KDA's image er i nogen udstrækning en direkte afspejling af de aktiviteter, som udføres, og de aktiviteter, som den enkelte gruppe eller medlem mener, at KDA burde udføre. Problemet er, at de fleste medlemmer har meget begrænset kendskab til, hvad KDA faktisk laver. Derfor skal kommunikationen om dette arbejde styrkes. Mange af disse aktiviteter har dog ringe gennemslagskraft over for medlemmerne, og derfor ville det styrke KDA at igangsætte en række aktiviteter med henblik på at styrke såvel flyvningen som KDA's image.

*Gruppen har drøftet disse eksempler – men der er mange andre muligheder:*

*KDA tager initiativ til et 'roadshow' i samarbejde med unionerne for at styrke tilgangen til flyvning. Mange klubber har vanskeligt ved at tiltrække sig opmærksomhed ved de årlige åbent-hus-arrangementer, og her ville det være en styrke at alle unioner går sammen om større arrangementet 10-15 steder i landet hvert år med henblik på at give de flyveinteresserede et bredere tilbud.*

*KDA kunne stå for en bedre koordination og kommunikation om alle andre flyvearrangementer i Danmark – lige fra en grill-aften i Herning til de store flyvestævner i Roskilde eller Stauning.*

*KDA kan også påtage sig rollen som 'tovholder' med bl.a. administrative funktioner i samarbejde med lokale klubber, der ønsker at holde et egentligt flyvestævne.*

*KDA kunne udbyde ture og rejser til større flyvebegivenheder i udlandet – eksempelvis de store airshows i England eller Frankrig; udstillinger i Duxford, Friedrichshafen eller Oskosh.*

Flere aktiviteter vil styrke KDA's synlighed såvel blandt egne medlemmer som i offentligheden. Aktiviteter vil desuden – sammen med en række andre initiativer, som

beskrives i det følgende – styrke mulighederne for at udbygge medlemsgrundlaget. Denne indsats skal dog fortsætte konsekvent og vedholdende over for alle flyvningens klubber og organisationer.

### **3.3 Fælles sekretariat med nye opgaver**

KDA har også mulighed for at styrke sin rolle og synlighed over for medlemmerne via en fælles medlemsregistrering og fakturering af kontingent – og således overtage disse administrative opgaver fra klubberne. Enkelte unioner har allerede indført medlemsregistrering via Internettet enten internt eller via eksterne udbydere – eksempelvis Danmarks Idræts-Forbund. Men langt de fleste flyveklubber varetager fortsat disse opgaver, der lægger beslag på en stor del af kræfterne i de enkelte bestyrelser.

En medlemsregistrering via KDA's hjemmeside vil blandt andet sikre en løbende opdatering. Medlemmerne får adgang til en 'smørrebrødsseddel', hvor det er muligt at være medlem af flere foreninger. KDA opkræver kontingent og afregner til klubberne i forhold til indbetalingerne fra den enkelte klubs medlemmer. Systemet giver også mulighed for en mere konsekvent debitorstyring, end man er vant til i mange klubber.

En del af disse administrative opgaver har hidtil været løst gratis i nogle klubber og unioner, mens andre unioner allerede afholder betydelige udgifter til administration. Et styrket KDA-sekretariat kan løse disse og andre opgaver med en betydelig fleksibilitets- og rationaliseringsgevinst i udsigt. Samtidig vil mange lokale bestyrelser få kræfter til at beskæftige sig med mere udadvendte aktiviteter – og herunder mulighed for at styrke klubbens indtægter på anden vis.

### **3.4 Nye regler i EU skal udnyttes af KDA**

Et tredje og helt nyt område, som kan medvirke til at styrke KDA i de kommende år, er den aktuelle udvikling med EU-direktoratet European Aviation Safety Agency (EASA) som den centrale luftfartsmyndighed i Europa. I løbet af et års tid ventes helt nye regler at indebære, at Statens Luftfartsvæsen, SLV, ikke længere vil have monopol på størstedelen af aktiviteterne med administration af den lette luftfart. Denne administration vil blive 'udliciteret' til såkaldte Qualified Entities (QE), hvor de aktuelle meldinger tyder på, at KDA kan få denne status og således overtage en række opgaver, der i dag udføres af SLV.

Situationen er i øjeblikket meget forskellig i de enkelte danske unioner, hvoraf en række har en høj grad af egenadministration – under opsyn af SLV – mens dette ikke er tilfældet eksempelvis for motorflyvningen. Status som QE vil indebære en række krav til KDA, som ikke er fuldt oplyst i øjeblikket, men perspektivgruppen ser de nye opgaver som en god mulighed for at styrke KDA til gavn for hele flyvningen.

*Derfor ser gruppen interessante perspektiver i, at KDA hurtigst muligt styrker indsatsen med henblik på at blive QE-ankendt straks efter, at reglerne er på plads. De foreløbige rapporter fra bl.a. SLV indikerer, at opgaverne kan udbydes i løbet af 2007, men det vil også indebære en række krav til de enkelte unioner, som kræver en del tid. Eksempelvis udarbejdelse af en håndbog for motorflyvningen på linje med lignende bøger i andre unioner.*

*Blandt mulighederne, der drøftes i EU i øjeblikket, er at udstede et såkaldt Recreational Licence med, i nogle tilfælde, reducerede krav skoling og lægelige krav på linje med et almindeligt kørekort.*

Håbet blandt unionerne er, at egenadministration i en række tilfælde kan udføres billigere og samtidig styrke flyvesikkerheden. Reglerne på dette område er dog endnu ikke klar - derfor er det fortsat umuligt at se bort fra risikoen for, at de nye regler ender med at blive en trussel for såvel KDA som almenflyvningen i Danmark.

### **3.5 Fælles indsats for uddannelse**

En styrket indsats for at tiltrække flere til flyvningens lyksaligheder som nævnt tidligere kan ikke stå alene. Mange påbegynder en uddannelse, men bliver aldrig færdig. Andre kommer ind i en klub, men siver efter få år som følge af en lang række forskellige omstændigheder – økonomi, tid, besvær eller manglende interesse.

Det er et alvorligt problem for flyvningen, at man ikke er i stand til at fastholde så mange, selv om de allerede har vist en klar interesse i flyvning. Kravet til KDA er en styrket indsats på flere punkter med henblik på en mere fleksibel løsning på de problemer, som den enkelte aspirant oplever i den første tid.

KDA har mulighed for at afhjælpe en del af dette problem ved at udvikle og udbyde en fælles teoretisk grunduddannelse for flere grene af flyvningen. En del af teorien for ballon-, motor- og svæveflyvere er eksempelvis fælles, og der er mulighed for at udvikle moduler, som kan opfylde kravene hos disse og andre grupper, hvor undervisningen således kan ske i fællesskab. De specielle kurser for den enkelte disciplin udføres fortsat i klubben.

En del interesserede opgiver desuden på grund af manglende tid, men her har KDA mulighed for at udvikle nye undervisningsprodukter, som imødekommer ønsket om at kunne studere hjemmefra eller styrke vedligehold af rettigheder for allerede uddannede.

De nye medier er samtidig en udstrakt hånd til den unge generation, som er vant til at kunne få det meste visuelt, og det er samtidig en meget effektiv form for undervisning. Netop de unge vil i mange tilfælde vige tilbage for undervisning i traditionel form, og de vil i stedet bruge tid og kræfter på det utal at andre muligheder, der tilbydes netop denne gruppe.

### **3.6 Regelsanering og forenkling af regler kan holde på flyverne**

Stive regler er en anden barriere, som også kan få nogle flyvere til at sive i utide. Hvis en af 'luftfartens helte' efter få år i en disciplin pludselig får smag for en anden, er der i en række tilfælde ganske (urimeligt) skrappe restriktioner for at skifte spor. Kvalifikationer optjent i en disciplin kan kun i begrænset omfang krediteres i en anden, og endnu et langt uddannelsesforløb får interessen til at kølne.

Derfor bør KDA i samarbejde med unionerne og myndigheder arbejde på en sanering af reglerne med henblik på at gøre hele grundlaget for skifte mellem de enkelte discipliner og unioner mere fleksibelt. Det kan ske via en modulopbygget uddannelse, der ikke alene gør det lettere at skifte spor, men samtidig gør mulighederne klare og gennemskuelige for alle luftrumsbrugere.

EU's bestræbelser på at harmonisere reglerne for uddannelse og udstedelse af certifikater fører måske i en overskuelig fremtid til, at der kan udstedes et fælles recreational licence efter bl.a. britisk model. Et sådant fritids- eller sportscertifikat vil forenkle adgangen til (dele af) luftrummet og i mange tilfælde betyde en markant lettelse for brugerne. Det nye certifikat ligger klart inden for KDA's muligheder inden for egenadministration og er i det hele taget et tiltag, som KDA bør fremme.

### **3.7 Best practice – et værktøj for samarbejde**

Det er imidlertid også klart for perspektivgruppen, at der er stor forskel på, hvor velorganiserede og effektive, de enkelte unioner er. Blandt de bedst organiserede er svæveflyverne, der til andres misundelse blandt andet har en veludviklet uddannelse og egenkontrol, masser af dyrt og næsten nyt udstyr, lave forsikringspræmier og et effektivt PR-arbejde.

Uanset om organiseringen under KDA ændres eller ej, ligger potentialet ved lære af hinanden lige for. Med et udtryk fra management-branchen kan alle unioner styrke sin egen organisation ved at benytte 'best practice' modellen og således i videst muligt omfang 'kopiere' de gode ideer fra naboen. Det vil for de fleste unioner åbne mulighed for en markant styrkelse af egen organisation, og det vil indebære en række fordele i forhold til godkendelse af modeller for selvkontrol, hvis der er klare fælles træk mellem de enkelte unioner og klubber.

### **3.8 Fælles forsikring**

En stor del af KDA's medlemmer belastes i stigende omfang økonomisk af høje forsikringspræmier. I forlængelse af foregående afsnit er det en oplagt mulighed at undersøge mulighederne for et tættere samarbejde, hvor den bedste løsning så at sige udvides til at omfatte hele KDA-området. Økonomien er som tidligere nævnt en trussel mod al let luftfart, og blandt de økonomiske faktorer er forsikring en af de tungeste for en del af luftrumets brugere. Mulighederne for fælles forsikring er ikke ny, men beskrives her som en mulighed på lige fod med andre ideer.

## 3.9 KDA medical

En anden økonomisk faktor for alle piloter er udstedelse og fornyelse af medical, der er blevet markant dyrere i de senere år via prisstigninger, krav om udstedelse via godkendt flyvelæge og senest moms på alle medical. Gruppen har drøftet muligheden for at KDA ansætter en godkendt læge, som kan udføre lægetjek hos KDA og i klubberne – muligvis med en klar reduktion af udgifterne for den enkelte pilot.

## 3.10 Styrket kommunikation med medlemmerne

Hvis KDA er i stand til at løfte disse opgaver, vil det efterhånden medføre en stærkere position i hele organisationen og et bedre image i såvel klubber som blandt alle medlemmer. For at løse viften af opgaver vil det dog være nødvendigt at styrke kommunikationen med medlemmerne. FLYV er i dag den væsentligste kilde til information til medlemmerne, men som tidligere nævnt er orienteringen om de organisatoriske og praktiske aktiviteter ikke tilfredsstillende. En række aktiviteter vil dog kræve en udbygget hjemmeside, hvor det er muligt at orientere løbende om aktiviteter såvel i KDA som i unionerne. Her er det også muligt at udsende nyhedsbreve via e-mail, og det vil være muligt at gøre nye undervisningsvideoer tilgængelige online. Plus at hjemmesiden som tidligere nævnt kan blive et effektivt redskab for medlemsregistrering og opkrævning af kontingent.

## 3.11 Perspektivgruppens foreslår

I forlængelse af denne gennemgang af en række problemstillinger for dansk flyvning, foreslår perspektivgruppen at KDA's ledelse overvejer følgende punkter på kort og mellemlangt sigt:

- KDA igangsætter hurtigst muligt en række aktiviteter, der skal styrke synligheden blandt medlemmer og i offentligheden
- KDA satser målrettet på at udvide medlemsgrundlaget
- KDA undersøger mulighederne for at tilbyde klubberne en fælles medlemsregistrering og fakturering af kontingent + drøfter andre administrative opgaver med klubberne
- KDA følger udviklingen i EASA nøje med henblik på at opnå status som godkendt Qualified Entity
- KDA iværksætter et samarbejde med klubberne med henblik på at tilbyde en mere fleksibel uddannelse og nye undervisningsmetoder
- KDA indleder et samarbejde med unioner og myndigheder for at nedbryde barrierer mellem flyvningens discipliner
- KDA iværksætter et samarbejde med unionerne for at indføre 'best practice' i alle klubber og unioner
- KDA undersøger mulighederne for en fælles forsikring for alle medlemmer

- KDA undersøger mulighederne for at tilknytte egen flyvelæge, såfremt EASA-reglerne ikke eliminerer kravet om lægeattest udstedt af flyvelæge.
- KDA styrker kommunikationen til klubber, unioner og offentlighed

## 3.12 Organisatorisk struktur

### Nuværende organisation

KDA har en administrativ og en demokratisk organisation. Den administrative organisation ser ud som følgende: KDA er ejer af KDA Service ApS, hvor i Butikken og Flyv hjemmehører. Bestyrelsen har ansat en generalsekretær, der varetager den daglige drift af KDA's sekretariat og ApS'et. Udvalgene sorteres under bestyrelsen.

I den demokratiske organisation er Repræsentantskabet KDA's øverste myndighed. Repræsentantskabet består af repræsentanter fra unioner, medlemsforeninger og repræsentanter for de direkte medlemmer.

Repræsentanterne har stemmeret og taleret. Stemmerne er fordelt således at der gives 1 stemme pr. påbegyndt 100 medlemmer, dog vægtes efter kontingentindbetaling. Bestyrelsesmedlemmerne i KDA har ligeledes 1 stemme hver.

Repræsentantskabet vælger en formand ved direkte valg, og efterfølgende fire bestyrelsesmedlemmer og to suppleanter.

Bestyrelsen kan vælge et Præsidium og en protektor. Bestyrelsen udpeger tillige Præsidenten for Præsidiet.

Præsidiet og Protektoren har til formål at fremme KDA's målsætning.

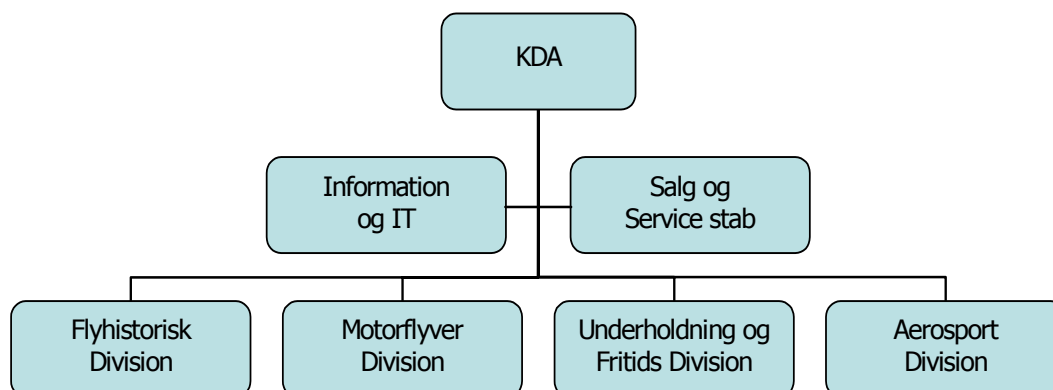
Bestyrelsen kan nedsætte udvalg til løsning af forskellige opgaver.

Bestyrelsen ansætter en generalsekretær til ledelse af den daglige drift i den administrative organisation.

### Nye strukturer, nye organisationsformer

De følgende betragtninger er ikke konklusioner eller rekommandationer; men blot tanker over nogle mulige nye måder at organisere KDA på, for bedre at kunne forberede KDA på de nye muligheder og udfordringer der ligger i fremtiden.

Nedenfor er en struktur skitseret med et divisionsopdelt KDA, samt en række stabsfunktioner til servicering af divisionerne og ledelsen.





Stabsfunktionerne er forretningsområder (KDA Service ApS) som divisionerne køber sig ind i eller køber serviceydelser af. På den måde kan offentlige støtte kroner holdes adskilt fra KDA regnskaberne, men samtidig komme KDA til gode ved en forøget omsætning og indtjening.

På det demokratiske niveau har gruppen diskuteret flere muligheder. Enten at lade medlemsorganisationerne repræsentere ved et "ministerråd", hvor samtlige medlemsorganisationer sidder til bords med hver et medlem. Eller som nu, hvor repræsentantskabet vælger en bestyrelse, med de begrænsninger, at et bestyrelsesmedlem ikke samtidig kan være medlem af en medlemsorganisations bestyrelse. Desuden, hvis KDA går bort fra medlemskontingentet, at der derved ikke længere reduceres i stemmeretten.

Med en divisionsopdelt KDA kan man forestille sig at hver division varetages af et bestyrelsesmedlem. Bestyrelsesmedlemmet indstilles/ opstilles af de i divisionen hjemmehørende medlemsforeninger. Divisionerne kan have hver sit forretningsudvalg, som styrer og arrangerer fælles funktioner og opgaver i divisionen. På lang sigt kunne man måske forestille sig at medlemsforeningerne fusionerede til en fælles organisation i en division, selvom dette ikke nødvendigvis er hverken ønskeligt eller nødvendigt.

Organisationen er i denne situation delt op i fire divisioner med klubber efter de primære aktiviteter i de enkelte divisioner. Det kan på den ene side give problemer med at placere visse unioner. På den anden side kan klubber og unioner måske se en fordel med at være organiseret sammen med andre unioner med et nogenlunde tilsvarende overordnet formål. Der er også plads til, at den store gruppe af historiske interesserede flyvere, som i dag slet ikke er tilknyttet KDA, får sin egen division med mulighed for at udvikle samarbejdet igennem denne. KDA's organisation skal desuden tage højde for, at enkelte unioner i dag er tilknyttet Danmarks Idræts-Forbund med de fordele, det indebærer. Disse unioner ville være selvskrevet i den nye Aerosport Division, mens Underholdning og Fritids Divisionen vil rumme en række af de unioner, som er medlem af KDA. Men der ville også være plads til simulatorpiloterne og en række andre, som i dag ikke er tilknyttet KDA.

### **3.13 Kontingent – en dinosaur?**

Det vil næppe umiddelbart være muligt at drive et effektivt KDA uden kontingent fra medlemmerne. Perspektivgruppen har dog drøftet mulighederne for på sigt at finansiere driften via brugerbetaling – altså ved at klubber og medlemmer betaler for services og varer fra KDA.

En fremtidig rolle som Qualified Entity vil muligvis være uforenelig med, at man kun kan betale for ydelser fra KDA via klubberne. Man kan måske ikke kræve, at en pilot eller faldskærmsspringer skal være medlem af en klub for at få lejlighed til at udøve sin sport eller sit erhverv. Såfremt betalingen for ydelser og produkter vil kunne dække udgifterne til driften af KDA, ser gruppen ingen grund til at bibeholde kontingentbetaling.

### **3.14 Navnet – Kongelig Dansk Aeroklub?**

Ja, og så var der lige en detalje – en ikke ubetydelig detalje, som ikke har undgået perspektivgruppens opmærksomhed. Det er navnet: Kongelig Dansk Aeroklub. Er den kun for de kongelige, eller er der måske problemer med at fastslå præcist alene fra navnet, hvad 'paraplyen' dækker over?

Perspektivgruppen har drøftet problemet. På den ene side er KDA et gammelt og velanskrevet navn i vide kredse, som dog ikke er ret kendt i den brede offentlighed. På den anden side burde navnet måske beskrive mere præcist, hvad det står for.

En 'blød landing' kunne måske være, at forkortelsen KDA i virkeligheden er mere kendt og anvendt end navnet i fuld udstrækning. Og at man derfor kunne overveje at bevare selve forkortelsen – med et binavn.

### **3.15 100-års fødselsdagen – visionen**

Den 20. januar 2009 fylder KDA 100 år. Det er om knap fem år. Men vil det være et KDA på gravens rand eller et nyt og mere vitalt KDA. Et KDA, der er med alle vegne, hvor der foregår noget med flyvning. Et KDA, der er værdsat og respekteret af alle, fordi det har løst de fleste af de problemer, der få år tidligere var ved at tvinge mange af flyvningens grene til jorden. Et KDA, der har styrket sit medlemstal de seneste år – og fortsat får flere. Et KDA, der har forstået at løfte de seneste par års opgave med administration af alle flyvningens discipliner. Et KDA, som har tilpasset sig de nye krav om lave kontingenter og primært finansieres via brugerbetaling.

Et KDA som en moderne og tidssvarende organisation, med en bevægelseshastighed som det øvrige samfund.

## **4. Resumé**

Kort beskrevet kan KDA betegnes som en ældre, velrenommeret organisation, som og trænger til fornyelse og ajourføring.

Økonomien er svag, men der foreligger gode muligheder for at styrke denne, bl.a. ved at tilbyde nye services og produkter til medlemmerne, f.eks. forsikring af fly og piloter, men også uddannelse og oplevelser.

Et øget samarbejde, bl.a. med delvis fælles uddannelse på teoretisk plan, er en oplagt mulighed.

Kommunikationen indadtil og udadtil skal styrkes, ligesom god kontakt til det politiske system er påkrævet.

Ungdomsarbejdet skal prioriteres op, da vi ellers vil have svært at få vækst og fastholde medlemmer.

De nye europæiske muligheder for egenadministration bør udnyttes og har den største vigtighed.

Derudover vil en samling af alle aeronautiske aktiviteter gavne organisationen.

En ny organisering kan overvejes, men det er indlysende, at nytænkning ville være en god idé.

Generelt er der trusler i fremtiden – også trusler, som er vanskelige at imødegå, men der er en lang række af muligheder, som kan styrke KDA og derigennem vore medlemsorganisationer.

Mulighederne er absolut til stede, men det kræver mod, vilje og handlekraft at gennemføre fornyelser.

Hermed lader vi det nu være op til medlemsorganisationerne at vurdere perspektivgruppens arbejde, men det er gruppens håb, at en fornyelsesproces kommer i gang og bliver taget seriøst hos alle vores medlemsorganisationer og medlemmer.