

KONGELIG DANSK AEROKLUB

ÅRSBERETNING

2009



PROTEKTOR

Hans Kongelige Højhed Prinsgemalen

PRÆSIDIUM

Præsident

Michael greve Ahlefeldt-Laurvig-Bille

Fhv. departementchef J. Halck

Generalmajor B.V. Larsen

Direktør V.K.H. Eggers

Formand Kai Holm

BESTYRELSE

Hans Havsager (formand)

Per Wistisen (næstformand)

Arne Panduro

Helge Hald

Kim Jensen

Ole Kobberup

Søren Pedersen

SUPPLEANTER

Knud Nielsen

Palle J. Christensen

INDHOLD

Emne	Side
Administration	24
Bilag 1 til KDA's årsberetning	26
Bilag 2 til KDA's Årsberetning 2009	27
Brændstofudvalget	14
Danmarks Flyvehistoriske Union	20
Europe Air Sports (EAS) repræsentation	28
FAI AEROBATICS COMMISSION (CIVA)	26
FAI AEROMODELLING COMMISSION (CIAM)	26
FAI AEROMODELLING TECHNICAL SUB-COMITTEE F4 SCALA MODELS	26
FAI BALLOONING COMMISSION (CIA)	26
FAI ENVIRONMENTAL COMMISSION	26
FAI GENERAL AVIATION COMMISSION	26
FAI GLIDING COMMISSION	26
FAI HANG GLIDING AND PARAGLIDING COMMISSION (CIVL)	26
FAI MEDICO-PHYSIOLOGICAL COMMISSION	26
FAI MICROLIGHT COMMISSION (CIMA)	26
FAI PARACHUTING COMMISSION (IPC)	26
FAI repræsentation	26
FLYV	19
Flyvevåbnets bibliotek	20
Friluftsrådet	20
Generelt	5
Jubilæumsbogsredaktion	28
Juridisk	28
KDA Service ApS	23
KDA's regionsrepræsentantorganisation	29
KDA's repræsentant i Kontaktrådet for Statens Luftfartsvæsen	28
KDA's repræsentant i Rådet for Større Flyvesikkerhed	28
KDA's repræsentant i Transportministeriets EU-specialudvalg for transport	28
KDA's repræsentanter i Repræsentantskabet for Danmarks Tekniske Museum	28
KDA's repræsentant i SLV's gebyrudvalg	28

KDA'S Miljøorganisation	9
KDA's organisation	7
KDA's Sportspokal	25
KDA-huset	24
Kommunikationsudvalget	18;27
Lægesagkyndige	28
Lægeudvalget	15
Medlemssituationen	22
Miljøudvalget	27
Nordic Coordination Meeting (NCM)	7
Redaktionsudvalg for Flyvehåndbogen	27
Region Hovedstaden	29
Region Midtjylland	29
Region Nordjylland	29
Region Sjælland	29
Region Syddanmark	29
Rådet for Større Flyvesikkerhed	21
Samarbejde med myndigheder m.m.	20
SAS-pokalen for klubledere	25
SLV gebyrudvalg	11
Statens Luftfartsvæsen	20
Teknik- og Luftrumsudvalget	8;27
Teknisk Museum (Danmarks Flyvemuseum)	20
Uddannelsesudvalget	12;27
Udvalg m.v.	27
Ungdomsudvalget	13
Økonomi	23
Øvrige aktiviteter	25

GENERELT

Året startede med en stor, spektakulær begivenhed – 100 års jubilæet den 20. januar. Det blev fejret med en reception, som var organisationen og begivenheden værdig. Hans Kongelige Højhed Prins Henrik bærede os med deltagelse, og vi kunne glæde os over, at der var mange venner fra Danmark og udlandet, herunder fra FAI.

Bag jubilæet lå både mange overvejelser og et stort arbejde. Overvejelser om en række andre jubilæumsaktiviteter var sluttet med enighed i bestyrelsen om, receptionen ville være en god og værdig markering, men at vi øvrigt bedst ville vise respekt for forgængerne ved at bruge KDA's knappe ressourcer på at fortsætte deres arbejde med at fremme flyvningens interesser.



KDA's 100 års jubilæum, Idrættens Hus, januar 2009.

Foto: Birger Strandquist

En begivenhed af stor betydning for fremtiden var repræsentantskabets vedtagelse i april af KDA strategiplan. Den giver en sikker politisk ramme for bestyrelsens arbejde og prioriteringer. Som arbejdsgrundlag i de indgående drøftelser, bestyrelsen havde haft om strategiplanen, var den perspektivplan, der tidligere var udarbejdet, at stor værdi.

KDA havde tidligere arbejdet for, at FAI's World Air Games (WAG) skulle finde sted i Danmark i jubilæumsåret 2009. Det var vi ikke kommet igennem med. Til gengæld fik vi i sidste del af året en henvendelse fra FAI, om vi ville påtage os værtskabet for dette arrangement i 2011. Efter at have fået forsikring om, at dette i givet fald ikke skulle belaste KDA's økonomiske og andre ressourcer, gik vi ind i arbejdet med at realisere denne mulighed for en markant eksponering af luftsporten. Odense Kommune, som også havde været en væsentlig part i de tidligere overvejelser, gik igen ind i arbejdet, men valgte desværre senere at bakke ud. Og da indgående drøftelser med Herning Kommune heller ikke kunne føre til gennemførelse af projektet, valgte FAI at opgive WAG i 2011.

Med beslutning i repræsentantskabet af de nødvendige vedtægtsændringer for det blev KDAs overordnede mødestruktur ændret. Primært af hensyn til unionernes budgetarbejde blev tidspunktet for det årlige repræsentantskabsmøde flyttet fra foråret til efteråret, og i den sammenhæng blev det årlige formandsmøde droppet. For at styrke forbindelsen mellem KDA og unionerne og disses medlemmer besluttede bestyrelsen i den sammenhæng at holde årlige 2-dages seminarer med en bredere repræsentation fra unionerne.

Hovedtemaet på det seminar, som blev afholdt i februar 2010, var arbejdet med at skabe større interesse for flyvning og luftsport blandt de unge. Et levende indlæg om dette arbejde i Norge gav også basis på seminaret for stor interesse for emnet. Men desværre må bestyrelsen erkende, at den vægt, den lægger på ungdomsarbejdet, ikke får praktisk opbakning i unionerne. Bestyrelsen fortsætter bestræbelsen på at få liv i dette væsentlige arbejde.

Der blev god anledning til at se på accelerere arbejdet med for fornyelse af Flyv, da bladets redaktør efter mange års god indsats valgte at gå på pension. En af de unge ansøgere til stillingen havde en god og professionel baggrund, som blandt andet indeholdt erfaring fra produktion af et magasin. Og det har allerede givet flotte resultater, som lover godt for den videre udvikling til Danmarks magasin for flyvning og luftsport. Den kommende tid vil blandt andet blive brugt til at få fastlagt en stærk redaktionel linje.



Foto: KDA's unionsseminar, februar 2009.

Til styrkelse først og fremmest af KDAs medlemsadministration traf bestyrelsen i 2009 beslutning om hos den norske søsterorganisation at købe IT-systemet MelWin. Systemet, der også indeholder faciliteter, der vil blive stillet til rådighed for unionerne, og IT-elementer til en CAMO-organisation, er ved at blive klargjort til brug i Danmark, så det kan sættes i drift fra starten af 2011.

Det internationale arbejde er fortsat en væsentlig del af KDAs indsats.

Der er i den sammenhæng grund til at fremhæve det tætte nordiske samarbejde. Ud over løsning af fælles problemstillinger har arbejdet gået på samling af fælles synspunkter til brug for arbejdet i FAI og EAS.

I FAI er KDA det danske bindeled til den internationale luftsport, og KDA er trods sin lille størrelse fortsat et respekteret og værdsat medlem, hvilket blandt andet viste sig i forbindelse med henvendelsen om WAG.

Med EAS som den samlende interesseorganisation i forhold til EASA er arbejdet i EAS blevet prioriteret højt. I den sammenhæng var det glædeligt, at der blev placeret en dansker i EAS' bestyrelse, da det hidtidige, mangeårige danske medlem ønskede at udtræde af EAS' bestyrelse. Og der er grund til at nævne KDAs aktive medvirken i 2010 ved løsning af ledelsesmæssige problemer, der var opstået i EAS.

I det løbende arbejde i KDA har netop interessevaretagelsen naturligvis lagt beslag på en stor del af indsatsen. Ud over hjælp til unioner, klubber og enkeltmedlemmer i konkrete sager er der stadig i vidt omfang tale nye oplæg fra primært EASA, som skal studeres, vurderes og kommenteres – både direkte og gennem EAS. Den såkaldte kaffeklubs indsats i den forbindelse er fortsat formidabel.

Og fra udvalgenes arbejde i øvrigt kan nævnes uddannelsesudvalgets gennemførelse af sprogtestvirksomheden.

Arbejdet med at sikre KZ&V en plads hos os på en måde, som alle kunne være tilfreds med, er endnu ikke afsluttet. De implicerede parter havde et møde i januar 2010, hvor KZ&V og DMU gav hinanden håndslag på, at de ville gå ind i afdækning af mulighederne for, at de 2 organisationer, som ligeværdige parter, kan finde en form, hvorunder de sammen kan løse de problemer, motorflyvningen står over for. Det er vores håb, at dette arbejde snart giver resultater.

Det kniber ofte med at tilvejebringe frivilligt arbejde i det omfang, som har været forudsat, og som er en del af begrundelsen for, at ressourcerne til sekretariatet er så knapt udmålt, som de er. De mange opgaver har derfor løbende belastet sekretariatet hårdt. I det lys må man beundre sekretariatets indsats, men ændrer balancen mellem frivilligt og lønnet arbejde sig ikke, kan tildeling af større ressourcer til sekretariatet og dermed højere kontingenter blive nødvendige.

KDA's BESTYRELSE

I 2009 har bestyrelsen haft følgende sammensætning:

Hans Havsager, formand, FAI vicepresident, FAI delegeret samt KDA's repræsentant i Europe Air Sport. Per Wistisen, næstformand, Helge Hald – formand for teknik- og luftrumsudvalget samt miljøudvalget, Søren Pedersen formand for ungdomsudvalget og repræsentant i Friluftsrådet, Kim Jensen - formand for uddannelsesudvalget, Arne Panduro - formand for kommunikationsudvalget samt Ole Kobberup.

INTERNATIONALE FORHOLD

THE WORLD AIRSPORT FEDERATION - FAI

FAI repræsenteres i Danmark af KDA som er den officielle NAC (National Airports Control).

FAI har stor tilslutning og er repræsenteret i 122 lande verden over. FAI's General Conference blev afholdt i Korea i oktober med deltagelse af formand Hans Havsager og generalsekretæren. Næste års vært for General Conference er Irland.

Detaljeret referat fra FAI's General Conference kan rekvireres i sekretariatet.

NORDIC COORDINATION MEETING(NCM)

Nordic Coordination Meeting afholdtes i Stockholm, heri deltog formand Hans Havsager og generalsekretær Anders Madsen.

Mødets formål er at informere om og koordinere fælles nordiske interesser i forhold til myndigheder og FAI.

På mødet blev drøftet den nordiske holdning til de nye EASA regler som er i arbejde samt forhold og problemer omkring indførelse af brændstofgifter.

Der var en rimelig ensartet opfattelse af ønskerne til de kommende regler og forskellige forslag til besvarelse af høringerne blev kort drøftet.

Generelt ønsker de nordiske lande et tæt samarbejde på flere punkter. Der blev på mødet igen talt om muligheder for samarbejde i området publikationer og tidsskrifter.

TEKNIK- OG LUFTRUMSUDVALGET

Teknik- og luftrumsudvalget (T&L) behandler sager der opstår som følge af indskrænkninger i adgang til luftrum – primært i forbindelse med VFR-flyvning.

T&L har afholdt et enkelt møde i løbet af perioden siden sidste repræsentantskabsmøde – primært for at den nye udvalgsformand og udvalgsmedlemmerne kunne præsenteres for hinanden, og for at aftale rollefordelinger i forbindelse med eksterne møder etc.

En enkelt sag har næsten overskygget alle andre, nemlig SLV's ønske om en usædvanlig stor udvidelse af Billunds TMA til ulempe for en stor del af den VFR-flyvning der foregår med GA-fly, herunder i særdeleshed veteranfly og svævefly, der ofte ikke er udstyret med transponder, ligesom en del ændringer af svæveflyveområderne virkede uoverlagt. Også faldskærmssporten og hang- og paragliding ville blive berørt af disse ændringer. Repræsentanter fra T&L har afholdt møder med hhv. ATC-Billund og efterfølgende med SLV, hvori også repræsentanter fra NAVIAIR og forsvaret deltog.

T&L har også været hørt i forbindelse med en henvendelse fra Dansk Svæveflyver Union om manglende samarbejdsvilje hos nogle enkelte flyveledere i ATC-Billund. Det synes som om, at der er opnået en vis forståelse imellem flyvelederne og svæveflyvepiloter der benytter Billund TMA. T&L er dog bekendt med en enkelt episode, der opstod i forbindelse med afvikling af en lokal konkurrence, men som blev løst uden yderligere indblanden fra T&L's side.

T&L anerkender til en vis grad nødvendigheden af en ændring af luftrumsstrukturen i Billund TMA, men fandt den foreslåede alt for vidtgående. Derfor udarbejdede T&L et alternativt forslag til en ændring, som efterfølgende blev forelagt for SLV og ATC-Billund. Forslaget blev vel modtaget, men krævede at der blev foretaget yderligere risikovurderinger, hvorfor den varslede ændring af luftrummet i Billund TMA ikke kunne implementeres i 2010. Der vil blive indkaldt til nye forhandlinger i SLV, når de igangværende risikovurderinger er blevet fremlagt.

På grund af et afslag til Billund Svæveflyveklub på ansøgning om anlæggelse af en ny svæveflyveplads et par kilometer syd for den gamle, der af kommunen blev solgt til opførelse af en ferieby, har T&L også været inddraget i forhandlinger herom. Disse er i skrivende stund endnu ikke afsluttede, men ATC-Billund har ingen indvendinger imod anlæggelsen af pladsen, hvorimod det synes som om der er kræfter i SLV, der modarbejder planen.

T&L har også været involveret i en mindre ændring af svæveflyveområderne S1, S2 og S3 syd for Roskilde TMA. ATC-Roskilde fremsatte uopfordret et ændringsforslag, som ved første øjekast ikke synede af særligt store forandringer, men T&L valgte alligevel at sende forslaget til de klubber der måtte antages at blive mest berørt af ændringen. Det viste sig hurtigt, at i særdeleshed en enkelt af klubberne havde et par gode idéer, som efterfølgende er indarbejdet i det endelige forslag, der gør S1 lidt mindre og ændrer på linieføringen i S2 og S3. I denne forbindelse er der grund til at udtrykke tilfredshed med ATC-Roskildes velvillige medvirken til at gennemføre disse forbedringer.

KDA'S MILJØORGANISATION

En af de største trusler imod den Lave, Lette og Lystige flyvningen i Danmark, er uden tvivl den negative behandling vi udsættes for, i forhold til miljøet.

Det er med flyvning og flyvepladser som med vindmøller, bofællesskaber for handikappede og afvænningsklinikker for misbrugere – vi ved alle sammen at de bør eksisterer, bare ikke lige der hvor vi bor.

Det er heller ikke blevet lettere efter at Amterne pr. 1. januar 2007 blev nedlagt og ansvaret for udstedelse af Miljøgodkendelser til flyvepladser, herunder forvaltning af landzonelovens § 35, er blevet overdraget til kommunerne. Kommunerne havde – og har stadig ikke – ekspertise på dette felt. Denne mangel på kompetence i kommunerne medfører desværre ofte afslag på selv ganske enkle ansøgninger.

Det er derfor glædeligt, at der iblandt flyverfolket er ved at indfinde sig en forståelse for, at det er vigtigt at kende rettigheder og muligheder, og ikke mindst det strategiske i håndteringen af den type sager.

”Man kan ikke tegne en forsikring når huset først er brændt” og KDA anbefaler alle flyejere, klubber eller flyvepladsejere at drøfte sagen med KDA's miljøudvalg, før der indledes skrivelser med myndighederne. Erfaringer viser, at det ofte slet ikke er nødvendigt at ansøge om noget som helst.



Foto: Anders Madsen

Oftentimes we see that people from the flying community in the best of intentions "overfeed" municipalities with piles of data and information, but the authorities do not know what to do with it, and it only serves to create confusion for the case handlers and drag out the cases. If you are in doubt with the municipality, it is often better to give a decision like this, so you do not have to go through the consequences.

KDA'S miljøudvalg har igennem det sidste år bistået i en række sager i forhold til myndigheder landet over.

An owner of a UL-fly on Djursland had sought Norddjurs Kommune for permission to build their own startbaner with a maximum of 120 operations per year. Norddjurs Kommune gave a decision on the application with reference to the need to take into account concerns from neighbors in the local area and the location of the startbaner. The Nature Appeal Board chose to refer the case to the municipality for a decision.

The application for the establishment of a startbane was rejected, but the permission to fly to and from (own) land, if you have the owner's permission, can not be refused. It was therefore unnecessary to refer the case to the municipality for a decision on whether to refer the case to the municipality for a decision.

An owner of a UL-fly near Silkeborg was referred to the municipality for a decision in connection with an incoming complaint from a neighbor. The property is located within the Gudenå fredningen. The municipality was aware of the situation, as the previous owner had given permission for the construction of a hangar for the UL-fly.

Ved KDA'S mellemkomst blev sagen forklaret kommunen, som efterfølgende har indstillet til Fredningsnævnet for Midtjylland at startbanen for lov at eksisterer. Vi venter dog stadig på Fredningsnævnets endelige afgørelse.

En svæveflyveklub på Sjælland har igennem et år været i dialog med den stedlige kommune om tilladelse til at benytte et UL-fly til opræk af svævefly i stedet for som tidligere, et motorsvævefly eller et reelt motorfly. Kommunen var, som det tidligere er nævnt, uden kompetencer på dette område og har været meget tilbageholdende med at tillade og accepterer selv prøveflyvninger i denne forbindelse.

KDA'S Miljøudvalg er i samarbejde med det akkrediterede lyd målingsinstitut Carl Bro nu blevet involveret i sagen og forventer en positiv løsning i løbet af dette efterår.

Der er af KDA produceret en power point præsentation, der illustrerer udviklingen før og nu inden for UL-fly, men også i forhold til både motorsvævefly og almindelige privatfly.

En flyveklub på Vestsjælland der både har almindelige privatfly og UL-fly har ønsket at få lempet begrænsningerne på 400 operationer for UL-fly på årsbasis.

Flyveklubben er i samarbejde med KDA gået i dialog med kommunen om problemstillingen.

Kommunen er efterfølgende ikke afvisende overfor ønsket, set i lyset af den udvikling der er sket specielt på UL området med Klasse B fly og 4 taktsmotorer.

En forsigtig vurdering fra KDA's side er at en forøgelse af operationstallet for UL-fly skulle være opnåelig.

Ejeren af et UL-fly på en ø i Horsens fjord, er på baggrund af en klage fra en nabo, blevet bedt om at søge sin startbane godkendt. Der er tale om flyvning fra egen mark, men det er KDA's vurdering at det i dette tilfælde vil være bedst at søge startbanen godkendt og anmeldt til SLV. Der er søgt om 100 operationer pr. år. Sagen kan være kritisk, idet den pågældende startbane ligger inden for strandbeskyttelseslinien og dermed kræver en dispensation, samt er placeret i et habitatsområde, et Natura 2000 område og et Ramsarområde. Sagen forventes afsluttet i løbet af efteråret.

En svæveflyveklub på Fyn har igennem lang tid ønsket at få tilladelse til at anvende motorsvævefly i begrænset omfang fra deres plads. Der har været ført forhandlinger herom med amtet og nu senere med kommunen, men delvis på grund af personskifte i miljøudvalget, er sagen først for nylig taget op igen. Der vil nu blive lagt vægt på at få denne sag afsluttet hurtigst muligt.

Sidst, men ikke mindst, bistår KDA løbende en flyveplads i Nordsjælland med 4 privatfly, i sin fortsatte kamp med den stedlige kommune. Ansøgningen lyder på at få sat sit operations tal op fra 400 til 800 pr år. Ansøgningen har snart 10 års jubilæum hos amt og kommune. Sagen er et godt eksempel på hvordan en sag kan forløbe, når kommunen ingen kompetence har indenfor området. Sagen har nu rundet Miljøministerens, Statsforvaltningen for Hovedstadens og Folketingets Ombudsmands borde og alle afventer med spænding kommunens afgørelse, som skulle komme i løbet af efteråret.

SLV GEBYRUDVALG

Gebyrudvalget er et rådgivende udvalg for SLV. Efter høring i udvalget er det SLV, som suverænt beslutter satserne.

I 2009 oplevede KDA's medlemmer endnu en stigning i de samlede gebyrer.

Alle prissætninger er iflg. SLV baseret på konkret tidsforbrug på en gennemsnitlig sag.

Desværre har KDA ingen mulighed for at ændre dette forhold. SLV er dog igen i gjort opmærksom på at KDA betragter gebyrerne som urimeligt høje.

Vi har specielt haft fokus på årsgebyret for certifikater som ikke umiddelbart synes at afspejle det arbejde der er med administration af disse.

Ligeledes slog vi til lyd for at årsgebyret for fly skulle bortfalde, da dette arbejde nu udføres af diverse Camo'er.

Det skal tilføjes, at i vore nabolande er gebyrerne væsentligt lavere end i Danmark.

Der har tidligere været talt om en idé med en ny beregnings- eller fordelingsnøgle. KDA er bekendt med principperne i den nye nøgle, og støtter princippet. Det nye princip bygger på at alle som anvender luftrummet skal deltage i betaling af SLV's udgifter – også udenlandske luftrumsbrugere (læs: flypassagerer), som i dag ikke bidrager til dækning af SLV's omkostninger. Det nye princip har imidlertid ikke været oppe på det sidste møde i Gebyrudvalget – og anses derfor ikke for sandsynlig.

I KDA's gebyrudvalg sidder formand for DMU - Knud Nielsen og generalsekretær Anders Madsen.

UDDANNELSESUDVALGET

Mødeaktiviteten i udvalget har i perioden været meget begrænset. Dels på grund af formanden for udvalget arbejdssituation, dels fordi et af udvalgets projekter har trukket ud, så der ikke har været basis for at mødes for at drøfte dette.

Indledningsvist kan berettes at KDA's sprogtestvirksomhed er godkendt, i gang og en stor succes. Ikke mindst takket være Henning Romme, fra uddannelsesudvalget, der står som ansvarligt for KDA's sprogtestvirksomhed.

KDA har 20 godkendte sprogassessorer der kan gennemføre sprogtest i BEG, N-BEG og GEN og der er gennemført 134 sprogtest pr. 2. juli 2010. Det betyder til gengæld at det bliver et travlt efterår for KDA's sprogassessorer, idet de engelske radiocertifikater typisk udløber i marts 2011.

Rekvirering af en sprogassessorer sker direkte til den enkelte assessorer hvis kontakt oplysninger findes på KDA's hjemmeside under "Sprogtest".



KDA's nyuddannede sprogassessorer samt Mogens Criel fra SLV.
Foto: Anders Madsen

Uddannelsesudvalget skal opfordre til at de enkelte unioner får formidlet ud, at det er nødvendigt at komme i gang med sprogtestene nu, hvis vi ikke skal risikere at have medlemmer der kommer i en situation, hvor de ikke længere kan bruge deres radio.

I efteråret 2010 havde uddannelsesudvalget et møde med Ole Spange med henblik på, at udarbejde en elektronisk udgave af Motorflyvehåndbogen. Siden mødet har der været dialog mellem KDA og Ole Spange med henblik på at få udarbejdet en kontrakt. En dialog der desværre i store perioder har ligget endog meget stille grundet i Ole Spanges arbejdspress.

Hensigten var, når der kom en betaversion fra Ole Spange, at uddannelsesudvalget skulle mødes og drøfte denne. Desværre er arbejdet, som det fremgår ovenfor, endnu ikke startet, hvorfor det ikke har været grundlag for at mødes i uddannelsesudvalget herom.

Imidlertid ser det nu ud til at vi kan få kontrakten på plads så der i den kommende periode bliver basis for lidt flere møder i uddannelsesudvalget.

UNGDOMSUDVALGET

Der er ingen tvivl om at fritidsflyvningen i disse år står overfor store udfordringer. Udfordringer der er langt større end vi tilsyneladende selv er i stand til at håndtere.

I vores nærmeste omverden kan nævnes Statens Luftfartsvæsen, SLV. SKAT der heller ikke holder sig tilbage - spørg bare i benzinklubben. EASA der kommer med forslag til forordninger og love der skal nærlæses, vurderes og besvares. Sidst men ikke mindst kan nævnes miljøet, hvor vi igennem en meget restriktiv og ofte afvisende holdning hos myndigheder, bestemt ikke oplever vores fælles interesse og frie færden bliver lettere.

Internt i vores egne rækker er udfordringerne ikke mindre, selv i en tid hvor sammenhold kan vise sig at være vigtigere end nogen sinde tidligere. Sammenholdet rækker desværre kun indtil spørgsmålet om kroner og ører kommer på bordet. Det er ingen hemmelighed, at der er uenighed om kontingentstørrelsen i visse unioner, målt i forhold til hvad man synes, man har behov for indenfor ens egen luftsportsaktivitet. En holdning der kan medføre, at KDA risikerer at blive handlingslammet.

Disse udfordringer, lægger hårdt beslag på alle nuværende ressourcer, og havde det ikke været for en ganske lille skare af seriøse, vedholdende og hårdtarbejdende medlemmer, der arbejder uden skelen til egen baggrund og union, havde situationen set langt værre ud.

At køen til frivilligt arbejde er kort, er efterhånden almindeligt kendt, og konsekvensen må også snart være det: Hvis ikke vi stiller op og deltager i arbejdet, må vi betale os fra dét.

En naturlig følge af den nuværende situation er, at de få frivillige der stiller op, alle har hænderne mere end fulde, og det er vanskeligt at finde plads til nye fokusområder som f.eks. ungdomsarbejdet.

KDA's fokusområder skal naturligvis afspejle unionernes og klubbernes behov, og set i lyset af den langsomme start ungdomsarbejdet oplever, er der tilsyneladende behov for en overordnet stillingtagen til spørgsmålet endnu en gang. Første skridt på vejen frem må være at unioner og klubber tager stilling: Er der reelt et behov for ungdom og fornyelse indenfor egen union eller klub? Er svaret et "Ja" kunne et næste skridt være at dedikere en plads i unionens eller klubbens bestyrelse til en yngre person f.eks. under 20 år eller en elev.

Vi bør føle os forpligtiget til at bane vejen for de kommende generationer af luftsportsinteresserede.

Selv i en tid hvor vi bliver presset fra mange sider, er der behov for at se muligheder i stedet for begrænsninger. Det er f.eks. glædeligt at opleve de tiltag der er omkring at trække svævefly op med UL-fly.

Forskellen på et moderne UL-fly, et motorsvævefly og et af de nyere privatfly er efterhånden vanskelige at få øje på, - kan dette ikke udnyttes lidt bedre på tværs i unions- og klubregi?

Siden KDA's 100 års jubilæum i januar 2009, har behovet for yngre kræfter været drøftet i KDA's bestyrelse. Det årlige Unionsseminar i januar 2010 havde i år ungdomsarbejdet på dagsordenen med deltagelse af Tom Brien fra Norges Luftsportsforbund, NLF, der på en levende og entusiastisk måde fortalte om hvorledes NLF på forbilledlig vis, havde succes med bl.a. at få sat skub i ungdomsarbejdet.

I Danmark sniger gennemsnitsalderen sig stadig opad, og de grå tindinger ses oftere og oftere.

KDA har igennem snart to år efterlyst interesserede, der var villige til at stille op til dette arbejde.

I skrivende stund har vi modtaget fem navne på interesserede hvilket ikke er overvældende.

Det er planen, i efteråret og hen over vinteren at samle disse personer og drøfte hvordan vi kan komme videre i dette arbejde. Med udgangspunkt i NLF's resultater og ideer vil vi vurdere, om der er mulighed for, at overfører nogen af disse ideer til en kommende dansk model for ungdomsarbejde.

BRÆNDSTOFUDVALGET



Desværre ser det ud til, at problematikken med afgifter på brændstof er en føljeton, der ikke umiddelbart ser ud til at ha' en ende foreløbig.

Vi har det sidste år haft en del medlemmer, der har fået fejlagtigt afslag på en bevilling til afgiftsfritagelse fra det lokale skatcenter. Heldigvis er de fleste sager klaret ved, at KDA's generalsekretær har hjulpet medlemmerne med at formulere klagebreve eller ved direkte opringer til de lokale skatcentre.

Som eksempler på ovenstående kan nævnes:

- at nogle skattemedarbejdere var af den opfattelse, at der kræves kommercielt certifikat til at flyve erhvervmæssig flyvning
- at der var nogle skattemedarbejdere, der var af den opfattelse, at fotoflyvning krævede et firma med CVR-nummer

Lykkeligvis er misforståelser á la ovenstående klaret rimeligt smertefrit.

Imidlertid havde vi stadig et par udestående fortolkninger, som det endelig er lykkedes os at få et møde med skatvæsenet om medio april, gående på:

Afgiftsfritagelse når der skoles på eget fly. Skatvæsenet er af den opfattelse, at det er afgiftsfrit, hvis der skoles på en flyveskoles fly, mens der er afgifter på, hvis der skoles i eget fly

Afgiftsfritagelse ved faldskærmsflyvning. Igen er denne form for flyvning afgiftsfri, hvis det foregår i et indlejet fly, fra fx en flyveskole, men afgiftsbelagt hvis det foregår i klubbens eget fly.

Afgiftsfritagelse for flyslæb.

Mødet med Skat bragte desværre ikke "lys for enden af tunnelen". Det var endda Skats opfattelse at de med en beslutning om at der var brændstoffritagelse ved skoling i registret facility fly var gået langt. En ting blev dog slået fast. Flyslæb med henblik på skoling er afgiftsfritaget.

Brændstofudvalget har besluttet:

- at opdatere KDA's vejledning - med Skats fortolkninger indarbejdet på en måde så det klart fremgår at det er Skats fortolkning og ikke KDA's .
- at indhente oplysninger fra nabolandenes, om deres håndtering af brændstofafgift.

Her ud over vil der blive udarbejdet et standard svar SLV kan bruge, når de får forespørgsler fra Skat, idet vi desværre har oplevet at Skat ikke helt forstår at man godt kan flyve firma- og forretningsflyvning – herunder fotoflyvning – på et privatcertifikat.

Når vi har oplysninger inde om, hvordan vores nabolande håndtere brændstofafgiften, er det tanken at prøve at få et fornyet møde med Skat.

KDA's brændstofudvalg – der har repræsentanter fra alle de unioner, der er "plaget" af brændstofafgifterne - følger sagerne nøje og kan komme i den situation, at vi på et eller andet tidspunkt skal indstille til KDA's bestyrelse, at der skal føres sager herom.

LÆGEUDVALGET

Lægeudvalget har til formål at behandle sager, hvor en afgørelse fra myndighederne ikke stemmer overens med medlemmets opfattelse. Heldigvis er der ikke mange sager af denne art. I 2009 behandlede udvalget to sager og året før fire sager.

Lægeudvalget, suppleret med yderligere en øjenlæge har tidligere besvaret EASA-høring NPA 2008-17c, som er de foreslåede helbredskrav til piloter i EU. Når den næste fase af lovudviklingen indledes (CRD-fasen = Comment Responce Document) involveres det udvidede lægeudvalg. Dette sker i 2010.

“KAFFEKLUBBEN” (rulemakingarbejdsgruppen)

“Kaffeklubben” er kælenavnet for den arbejdsgruppe – eller ERFA-gruppe om man vil – der på initiativ af Jørn Vinther, næstformand i Dansk Ballon Union og tidligere generalsekretær i KDA, blev etableret tilbage i 2007.



Stærk kaffe - et vigtigt værktøj arbejdsgruppens omfattende arbejde.

Hensigten med arbejdsgruppen var og er fortsat at udgøre det forum hvor KDA og unionerne koordinerer indsatsen i forbindelse med de mange lovændringer, der sker i disse år. Arbejdsgruppen består af enkelt medlemmer med særlig interesse for området og uden at disse nødvendigvis repræsenterer en given union. Trods dette søges gruppen sammensat så bredt, at synspunkter og særlige problemområder fra alle KDA's luftsportsgrene kan varetages. Medlemmerne af kaffeklubben har i beretningsåret været Jørn Vinther, Merete Strandberg, Anders Madsen, Knud Nielsen, Ole Gellert Andersen, Hans Havsager, Helge Hald og Per Wistisen. Af hensyn til koordinationen med EAS har kaffeklubben været i løbende dialog med bl.a. EAS-bestyrelsesmedlem Jens Feldborg, ligesom lægerne Nicolai Engel og Jens Elmeros ad hoc har bidraget med ekspertviden på det flyvemedicinske område.

Af periodens hørings-arbejde kan nævnes følgende:

EMNE	BETEGNELSE	MYNDIGHED	INDHOLD
SERA	Standardised European Rules of the Air	Eurocontrol på vegne af EU-parlamentet	Oplæg til en fælles europæisk "Lov om Luftfart" med henblik på at finde en EU-standard med fælles og færrest mulige afvigelser i forhold til ICAO.
BL 3-6	Tankning af luftfartøjer	SLV	Stramning af regler og ansvar vedrørende tankanlæg.
BL 2-2	Godkendelse af foreninger til bl.a. fremstilling og vedligehold af fly på amatørbasis	SLV	Ajourføring af bestemmelser i anledning af indførelse af EASA bestemmelser
BL 5-00	Definitioner for flyveoperationer	SLV	Samling af definitioner i én BL
Lov om Naviair		Trafikministeriet	
KOM2009(611)	Undersøgelse og forebyggelse af flyhavarier	EU-Kommissionen	Oplæg til en fælles europæisk havarikommission i EASA regi
SSCC	Proposal SSCC	EASA	Sammensætning af SSCC (Safety Standards Consultative Committee) efter EASA's udvidede opgaver
CRD 2008-3	Licences for non-complex aircraft maintenance engineers	EASA	Bestemmelser om flyteknikere vedrørende ikke komplekse luftfartøjer.
NPA 2008-22 a-f	Authority and Organisation Requirements	EASA	Regler om myndigheder, organisationer og certificering
NPA 2009-02 a-f	Implementing Rules for Air Operations	EASA	Bestemmelser for operationer
NPA 2009-02q1	CORRIGENDUM to RIA for Air Operations	EASA	Rettelser / RIA vedrørende OPS for svævefly og balloner
CRD 2008-07a	CS-LSA	EASA	Definitioner ELA / LSA
NPA 2008-17a-c	Implementing Rules for Pilot Licensing	EASA	Bestemmelser om pilotcertificering, herunder helbredskrav (Part-MED)
CRD 17b	Implementing Rules for Pilot Licensing – Part FCL	EASA	Bestemmelser om pilotcertificering
CRDs to NPA 2008-17c and to NPA 2009-02e	Implementing Rules for Part-MED	EASA	Bestemmelser om helbredskrav

Som det fremgår har Kaffeklubben i den forløbne periode måttet behandle vidt forskellige problemstillinger. Således udsendes fortsat en lind strøm af høringsmateriale fra EASA og efterhånden som de mangeartede fælleseuropæiske love implementeres nationalt er det vigtigt at

kaffeklubben påser, at indarbejdelsen i danske bestemmelser sker på en korrekt og for os hensigtsmæssig måde.

Danske høringer udgør således efterhånden en god del af arbejdsgrundlaget, ligesom medlemmerne også inddrages i vurderingen af høringsmateriale fra EU, Eurocontrol og ICAO. Det kan i den forbindelse nævnes, at vi har bedt SLV overveje en anden procedure ved danske høringer så høringssvarene bliver kommenteret i lighed med den metode der anvendes i EASA. SLV har været lydhør for forslaget og arbejder nu med implementering heraf.

Der er således i perioden gennemlæst mange tusinde sider, hovedsagelig engelsk tekst, drukket spandevs af kaffe og – ja, vi har også grinet og hygget os sammen, ligesom det har været en fælles glæde når vi enkelte gange har kunnet konstatere at vores arbejde har båret frugt ved at f.eks. EASA har taget vores input til efterretning.

KOMMUNIKATIONSUDVALGET

Kommunikation er et centralt element i stort set alle KDAs aktiviteter og afgørende for, om KDA er i stand til at nå såvel de overordnede mål beskrevet i strategiplanen og en række, mere jordnære delmål. Derfor er kommunikation også højt prioriteret i KDA, idet ressourcerne sætter en naturlig begrænsning.

I de seneste par år er kræfterne især gået til modernisering af FLYV, hvor designet først fik et løft, mens turen nu er kommet til indholdet. Denne proces er allerede godt i gang, og et afgørende element er ansættelsen af Jens Trabolt som redaktør i stedet for Knud Larsen, der i foråret 2010 valgte at gå på pension efter 14 års stabil og kyndig indsats for FLYV – heraf de 12 år som redaktør.

Rammerne for det fremtidige indhold af FLYV bliver fastlagt i en drøftelse bestyrelsen og repræsentantskabet. Målet er at gøre FLYV til hele Danmarks foretrukne magasin for piloter og flyveentusiaster generelt, idet mulighederne for at styrke salget uden for medlemskredsen vil blive overvejet i takt med, at indholdet tilpasses et bredere marked.

I det løbende arbejde vil redaktøren skulle spille tæt sammen med kommunikationsudvalget.

Det kan indebære en risiko for – set fra unioner og klubber – at mere traditionelt stof fra aktiviteter i unionerne og klubberne kommer i klemme, og derfor skal det nøje overvejes, hvordan der fortsat sikres en effektiv kommunikation til og fra klubber, unioner og medlemmer. Umiddelbart er tanken, at en del af dette materiale formidles primært elektronisk via KDAs, unionernes og klubbernes hjemmesider samt via direct mail, men der vil også kunne findes løsninger på udsendelse af denne information sammen med Flyv. Med et styrket samarbejde organisationerne imellem og en målrettet indsats kan det meget vel være mere effektivt end formidlingen via FLYV.

Bestyrelsen er bevidst om, at KDAs begrænsede ressourcer vil kunne blive en udfordring for ambitionerne på kommunikationsområdet.

Kommunikation er også repræsentation af aktiviteter, unioner og klubber i forbindelse med større, offentlige flyvearrangementer, og her har kommunikationsudvalget umiddelbart planer om at danne en ny enhed, som vil samle alle aktiviteter under KDA-paraplyen med en klynge af så mange aktiviteter som muligt ved stævner og udstillinger. Det vil blandt andet indebære fremskaffelse af relevant udstyr og præsentationsmateriale, tilmelding til stævner og koordinering mellem de interesserede deltagere. Denne indsats vil direkte medvirke til at styrke synlighedsindsatsen af den organiserede privatflyvning i Danmark.

Kommunikationsudvalget har i den forløbne periode bestået af Ivan Svendsen, Ole Gellert Andersen og Arne Panduro.

FLYV

I 2009 var det nye design på FLYV fuldt implementeret og det blev på redaktionen modtaget god feedback fra læserne og medlemmerne. I sidste kvartal i 2009 blev trykaftalen med Slagelsetryk i Slagelse opsagt. Slagelsetryk har i lang en årrække på 20 år – 20 år, med aldrig svigtende levering af FLYV.

Imidlertid er konkurrencen på trykmarkedet så stor, at priserne på levering af trykopgaver har ændret sig væsentligt over de senere år. Der var således mulighed for en besparelse på omkostningen til aftrykning af FLYV ved skift til et større trykkeri, som er specialiseret i tidsskriftsproduktion.



FLYV trykkes på helt moderne og præcist udstyr.
Foto: Anders Madsen

Derfor indgik KDA en to-årig samarbejdsaftale med Jørn Thomsen Offset / Elbo A/S i Kolding. Virksomheden stiller yderligere et on-line produktionssystem til rådighed. FLYV's redaktion planlægger at ibrugtage det (for KDA) nye system senere på året.

Annoncesalget blev varetaget af Stibo Zone i Horsens, som sidst på året meddelte at de ikke ønskede at fortsætte annoncesalget for FLYV, da annoncemarkedet er vigende og arbejdsbyrden for at opnå den ønskede annonceomsætning blev for stor og vanskelig. Der blev derefter indgået en lignende annoncesalgsaftale med A. C. Annoncer i Århus, som i flere år har arbejdet sammen med Stibo Zone om annonceslag og derfor kender annoncørerne i FLYV. Ændringen har ikke haft nogen større indflydelse på annonceomsætningen i 2009.

FLYV udkom 12 gange i 2009, med i alt 568 sider indeholdende artikler om stort alle grene af flyvningen og luftsporten. For året 2010 er der planlagt 12 udgaver og ca. 608 sider i alt og i 2011 stigende til i alt 624 sider.

Redaktionen af FLYV blev også i 2009 varetaget af Knud Larsen, som bladets eneste medarbejder i 2009.

SAMARBEJDE MED MYNDIGHEDER m.m.

Statens Luftfartsvæsen

Der har i årets løb været både formelle og uformelle møder med SLV medarbejdere og SLV's ledelse. Generelt sker samarbejdet i en god tone, om end KDA ikke altid deler synspunkter med SLV.

Det skal bemærkes at løsning af problemer ofte er afhængig af imødekommenhed hos parterne og KDA har ved flere lejligheder mødt en stigende imødekommenhed hos myndigheden, hvilket er på sin plads at nævne her.

Flyvevåbnets bibliotek

Aftalen med Flyvevåbnets Bibliotek (FLB) har også fungeret fint i det meste af 2009. Aftalen betød, at vore sjældne bøger var deponeret i fast udlån hos FLB, hvilket sikrede bøgernes fysiske beskyttelse og samtidig gør samlingen tilgængelig for en større offentlighed.

I 2009 blev det i Forsvarsministeriet endelig besluttet at sammenlægge de tre værnets biblioteker til ét forsvarsbibliotek. Dette betød at Flyvevåbnets Bibliotek i Værløse skulle nedlægges – hvorfor KDA's udlånte bøger ville blive hjemløse. Det er i 2009 ikke lykkedes at finde et blivende sted til de ca. 2.000 sjældne bøger om flyvning og luftsport.

Opbevaringsmulighederne på et muligt lagerhotel blev nøje undersøgt og forholdene fundet godt. Derfor er bøgerne nu oplagret i flyttekasser på et lagerhotel i Roskilde efter flyvningen fra Værløse til Roskilde i midten af november sidste år.

Lagerhotellets klimaanlæg sikrer den rigtige luftfugtighed og temperatur året rundt – så bøgerne er godt opmagasineret, men desværre utilgængelige for medlemmerne. KDA så meget hellere at bøgerne fandt en blivende placering – et sted, hvor medlemmer og andre kan komme til bøgerne og få glæde af den samlede viden som samlingen udgør. Så skulle du sidde med en god idé til en permanent placering hører sekretariatet gerne fra dig.

Bøgerne er alle registreret hos KDA. Samlingen som består af to dele – den ene del, som er den permanente samling i KDA's bibliotek indeholder egen publikationer og indbundne tidsskrifter etc. Den anden del af samlingen er bøgerne i lagerhotellet. Samlet set (ca. 4.000 bøger) er det måske en af verdens største privatejede samling af bøger om flyvning og luftsport. De ældste bøger går tilbage til 1929.

Teknisk Museum (Danmarks Flyvemuseum)

Desværre ser vi ikke den fornødne hensyntagen til flyvningen i museet, og dette giver stadig anledning til en løbende diskussion og drøftelse med museets ledelse.

Danmarks Flyvehistoriske Union (DaFU)

I løbet af året har DaFU holdt møder i KDA-huset. KDA betragter arbejdet i DaFU som vigtige, og støtter indirekte arbejdet med at stille lokaler etc. til rådighed for unionen. Derudover har DC-3 vennerne fået lov at låne vort mødelokale til sikkerhedsundervisning. Placeringen af DC-3 flyet i Roskilde har gjort Roskilde Lufthavn til et naturligt samlingssted for foreningen.

Friluftsrådet

Friluftsrådets formål er at støtte og opmuntre til friluftsliv og naturforståelse under hensyntagen til natur og miljø.

Friluftsrådet skal herunder over for offentligheden varetage såvel de tilsluttede organisationers som den almene befolknings behov for og interesser i et aktivt friluftsliv.

KDA får som medlem af Friluftsrådet indblik i regionsplaner m.v., idet vore miljørepræsentanter i regionerne alle er tilknyttet Friluftsrådets amsorganisationer. Se yderligere under Miljøudvalget.

Rådet for Større Flyvesikkerhed (RFSF)

RFSF er en organisation, som har til formål 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.



Rådet bestod i 2009 af 23 medlemmer plus observatører. KDA og medlemsunionerne deltog med følgende medlemmer:

KDA	Anders Madsen
DMU	Hjalmar Nielsen
DBU	Jørn Vinther
DHPU	Birger Strandquist
DULFU	John Carlsen
DsvU:	Poul Hørup
DKFU	Poul Erik Berg Nielsen
DFU	Kathrine B. Eriksen

Rådets sekretariat befinder sig i KDA-huset.

Anders Madsen er Rådets næstformand og Mogens Møller rådets sekretær.

MEDLEMSSITUATIONEN

Det aktuelle medlemstal pr 31. december 2009 udgør 7.371 medlemmer mod 7.073 medlemmer året før. Dette svarer til en fremgang på 4,2%.

Medlemmer

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Direkte medlemmer	481	428	389	375	329	323	298	303	288	251
Dansk Ballonunion	91	87	83	85	86	88	80	82	83	83
Dansk Hang- og Paragliding Union	1.086	1.086	902	865	902	902	674	859	947	1.123
Dansk Faldskærms Union	2.640	2.116	2.541	2.587	2.725	2.678	2.403	2.298	2.551	2.442
Dansk Kunstflyver Union	23	26	40	24	20	25	32	32	23	28
Dansk Motorflyver Union	1.100	1.120	1.095	1.073	1.040	957	931	1.090	987	1.019
Dansk Svæveflyver Union	1.885	1.846	1.847	1.875	1.780	1.776	1.861	1.718	1.711	1.772
Dansk Ultralet Flyve Union						0	0	408	500	394
Fritflyvningsunionen*	60	59	54	56	63	65	65	69	56	0*
Linestyingsunionen*	60	45	52	51	53	54	54	54	53	0*
RC-Unionen*	48	120	150	150	150	150	150	150	150	259
Modelflyvning Danmark	168	224	256	257	266	269	269	273	259	259
Dansk Nul G-klub					9	10	10	10	0	0
	7.474	6.933	7.153	7.141	7.157	7.028	6.558	7.073	7.349	7.371

* Fritflyvningsunionen, Linestyingsunionen og RC-unionen fusionerede tidligere (1. januar 2009), hvorfor tallene for de tre tidligere unioner nu ses samlet under Modelflyvning Danmark.

ØKONOMI

Generelt

Registreret revisor Bent Madsen har været KDA's revisor i året 2009.

KDA

Regnskabsåret udviser et overskud på kr. 49.028. Regnskabet indeholder en stor udgift til investering i IT-systemet MelWin, som er under implementering.

Generelt har indtægterne i KDA været større end i året før – det har udgifterne også. Dog må udsvinget betragtes som minimalt.

Vi har i året modtaget tilskud for konsulentarbejde fra Undervisningsministeriets Uddannelsesstyrelse på kr. 15.201. Tilskudsordningen anses for usikker, men igen i år har KDA søgt om tilskudet.

I budgettet for året var afsat kr. 316.000 til driftsmæssige omkostninger. Dette er blandt andet møder i udvalgene, møder i relation til det internationale samarbejde o.s.v., men den samlede afholdte udgift til dette område udgør kr. 322.118.

Det samlede omkostningsniveau for året er på kr. 2.234.516.

Bestyrelsen har løbende gennem forretningsåret været fuldt orienteret om status og betragtet resultatet som tilfredsstillende.

KDA Service ApS

Regnskabsåret udviser et underskud på kr. 123.927 før skat mod et overskud på kr. 22.000 året før. Nettoomsætningen er faldet til kr. 3.213.364 mod kr. 3.587.000 året før. Stagnation i flyvning generelt mærkes desværre tydeligt i KDA Service ApS – ligesom selskabet har været ramt af alvorlig sygdom hos en nøglemedarbejder. Alt i alt har 2009 været et vanskeligt år. Desværre ser 2010 også ud til at være vanskeligt, da flyveaktiviteterne i Danmark ikke er stigende – hvorimod konkurrencen fra forskellige udenlandske leverandører er blevet skærpet.

For 2009 modtog KDA portostøtte til FLYV på netto kr. 121.811 fra Biblioteksstyrelsen. Portostøtteordningen som giver støtte til FLYV vurderes til stadighed som delvis usikker og der budgetteret forsigtigt med indtægten.

Varebeholdningen er faldet til kr. 461.441 mod kr. 761.195 året før. Varebeholdningen er meget påvirkelig af produktion og indkøb af KDA's egne produkter, som ofte produceres for to-tre år ad gangen af økonomiske grunde. Mange af produkterne omsættes i så lave styktal, at en lille produktion ville fordyre produkterne væsentligt. Der forventes derfor at skulle produceret og indkøbes mere i 2010 end i 2009, på trods af en mindre omsætning.

ADMINISTRATION

KDA-huset

Eskadrille 225 (ESK 225) har lejet vore øvrige lokaler i den vestlige del af huset. Vi er stadig meget tilfredse med at have ESK 225 som lejere af vore lokaler.

KDA ejer KDA Service ApS, som består af BUTIKKEN og FLYV. Direktør for anpartsselskabet har været Anders Madsen.

Butikschefen i KDA PilotShop har indtil 1. november været Svend Jensen, som desværre i en længere periode var ramt af sygdom. KDA har efterfølgende klaret butikkens drift ved hjælp af det eksisterende personale og en timelønnet butiksassistent. Omsætningen i butikken i 2009 har været meget lav i forhold til årene før. Desværre har vi måttet konstatere en væsentlig afmatning i området privatflyvning og luftsport, hvilket har haft og stadig har en væsentlig indflydelse på butikkens økonomi.

Regnskabskonsulent Birgit Eldov har ansvaret for bogholderiopgaverne. Der foregår en løbende efteruddannelse sted indenfor de specifikke systemer der anvendes i de daglige rutiner.

FLYV's redaktion er også i 2009 blevet varetaget af Knud Larsen (se også afsnittet om FLYV).

KDA's forhold varetages af Anders Madsen og med hjælp fra Birgit Eldov. Birgit Eldov har været ansvarlig for løsning af bogholderiopgaverne og er tilknyttet huset på deltid.

KDA's hjemmeside og nyhedsbrev har været administreret af Anders Madsen. Nyhedsbrevet udsendes gratis til tilmeldte modtagere – både medlemmer og andre interessenter.

Husets arbejdspladser bliver i mindre grad moderniseret løbende.

KDA-huset er bygget og taget i brug i 1975 og står naturligt nok overfor en påtrængt vedligeholdelse på flere områder. I de næste år fremover vil der dog stadig skulle betales af på lån der blev optaget for at renovere taget på KDA-huset. Det flade tag var blevet utæt og skulle repareres. Når lånet på taget er betalt ud, vil det være tiden at se på yderligere reparationer og forbedringer – herunder et nyt køkken.

DC-3 Vennerne har i nogle tilfælde lånt huset's mødelokale til undervisning af besætning om mekanikere. Det er vort indtryk at organisationen er glade for gæstfriheden i KDA-huset.

ØVRIGE AKTIVITETER

Pokalen for klubledere for 2009

Pokalen var tidligere benævnt SAS-pokalen for klubledere. Det har ikke være muligt at få den flotte, men udtjente pokal sponsoreret af luftfarten, hvorfor KDA selv har indsat en lignende pokal og navnet er fra og med 2009 "Klublederpokalen". For året 2009 tildeles pokalen til Niels Krogh – Skive Flyveklub for mange års indsats for Skive Flyveklub.

KDA's Sportspokal for 2009

Pokalen tildeles faldskærms holdet Team Voluntas, som i oktober 2009 udførte en Danmarksrekord i 4-mands formation.



Team Voluntas, fra venstre imod højre:
Kenneth Gajda, John Pedersen, Brian Gregersen,
Flemming Borup og Kasper Brandt-Svanekier.
Foto: Dansk Faldskærms Union

FAI repræsentation

FAI Vice-President: Hans Havsager

FAI BALLOONING COMMISSION (CIA)

Delegate: Christoffer Mundt.
Alternate: Jørn Vinther.

FAI MICROLIGHT COMMISSION (CIMA)

Delegate: Hans Havsager.
Alternate: John K. Carlsen.

FAI GENERAL AVIATION COMMISSION (GAC)

Delegate: Vagn Jensen.
Alternate: Allan Hansen.

FAI HANG GLIDING AND PARAGLIDING COMMISSION (CIVL)

Delegate: Scott Torkelsen.
Alternate: Niels Jørgen Askirk.

FAI GLIDING COMMISSION (IGC)

Delegate: Mogens Hansen.
Alternate: Anders Møller Andersen.

FAI MEDICO-PHYSIOLOGICAL COMMISSION (CIMP)

Delegate: Hans Chr. Hoeck.
Alternate: N/A

FAI AEROMODELLING COMMISSION (CIAM)

Delegate: Regnar Petersen.
Alternate: Luis Petersen.

FAI AEROMODELLING TECHNICAL SUB-COMMITTEE F4 SCALA MODELS

Delegate: Henrik R. Sommer.
Alternate: N/A

FAI PARACHUTING COMMISSION (IPC)

Delegate: Niels Chr. Levin Hansen.
Alternate: Bjarne Andersen.

FAI ENVIRONMENTAL COMMISSION (CIE)

Delegate: Helge Hald
Alternate: N/A

FAI AEROBATICS COMMISSION (CIVA)

Delegate: Poul E. B. Nielsen.
Alternate: Lennart Wahl.

Udvalg m.v. (pr. 12-6-2009)

Teknik- og Luftrumsudvalget:

Helge Hald, DSvU, formand
Ole Kobberup, DFU
Søren Sarup, DSvU
Jan Schmeltz Pedersen, DSvU
Peter M. Lorentzen, DSvU
Arne Hougaard, DHPU
Anders Madsen, sekretær

Miljøudvalget:

Helge Hald, DSvU, formand
Henrik Feldt-Rasmussen, DULFU
Jens Kongsbak, DMU
Hans Vixø, DFU
Bent Holgersen, DSvU
Anders Madsen, sekretær

Uddannelsesudvalget:

Kim Jensen, DMU, formand
Rune Balle, flyveinstruktør
Henning Romme, DMU
Ole Gellert Andersen, DULFU
Michael Kristensen, DSvU
Anders Madsen, sekretær

Redaktionsudvalg for Flyvehåndbogen

Finn Brinch
Hans Baggendorff
Ole Stig Johannesen
Mogens Hannibalsen
Frank Hansen
Karl Erik Widell
Poul Vedersø
Rune Balle
Helge Hald
Mogens Møller (projektleder)
Anders Madsen (sekretær, koordinator for udvalget)

Kommunikationsudvalget:

Arne Panduro, DMU, formand
Ole Gellert Andersen, DULFU
Ivan Svendsen, DMU
Anders Madsen, sekretær

Europe Air Sports (EAS) repræsentation:

Delegate: Jens Feldborg
Observer: Helge Hald
Observer: Erik Nørskov
Observer: Jørn Vinther
Observer: Per Wistisen (medlem af bestyrelsen i EAS)
Observer: Knud Nielsen

Lægesagkyndige:

Nicolai Engel Jensen. Jens Elmeros har bistået ved udarbejdelse af hørings svar til EASA på medical området.

Juridisk sagkyndige:

Jørgen H. Krogh
Carl Peter Lauridsen

KDA's repræsentant i SLV's gebyrudvalg:

Knud Nielsen
Anders Madsen

KDA's repræsentant i Transportministeriets EU- specialudvalg for transport:

Anders Madsen

KDA's repræsentant i Kontaktrådet for Statens Luftfartsvæsen:

Anders Madsen

KDA's repræsentant i Rådet for Større Flyvesikkerhed:

Anders Madsen

**KDA's repræsentanter i
Repræsentantskabet for Danmarks
Tekniske Museum:**

Bent Holgersen, medlem af museets
repræsentantskab

Søren Pedersen, medlem af museets
repræsentantskab

Jubilæumsbogsredaktion:

Knud Larsen
Carsten Jørgensen

KDA's regionsrepræsentantorganisation 2009

Region Hovedstaden

Området repræsenteres af Søren Pedersen, Baunehøjen 13, 3320 Skævinge

Region Sjælland

Området repræsenteres af Jane Hermansen, Marrebæk Skovvej 6, 4873 Væggeløse

Region Nordjylland

Området repræsenteres af Louis Røvs Hansen, Godthåbsvej 3, 9900 Frederikshavn

Region Midtjylland

Området repræsenteres af Vagn Jensen, Skalstrupvej 18, Tvede, 8900 Randers

Region Syddanmark

Området repræsenteres af Jørgen Æhrenlund Olsen, Bogensevej 18, 5270 Odense