

# KONGELIG DANSK AEROKLUB

## ÅRSBERETNING

2004



## **PROTEKTOR**

Hans Kongelige Højhed Prinsen

## **PRÆSIDIUM**

Præsident

Michael greve Ahlefeldt-Laurvig-Bille

Fhv. departementchef J. Halck  
Civilingeniør Søren Jakobsen indtil den 20. maj.  
Generalmajor B.V. Larsen  
Direktør V.K.H. Eggers  
Formand Kai Holm

## **BESTYRELSE**

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

## **SUPPLEANTER**

Niels Chr. Levin Hansen

## INDHOLD

Side	
4	GENERELT
4	KDA's ORGANISATION
5	INTERNATIONALE FORHOLD FAI - International Airsport Federation ANA
6	TEKNIK- OG LUFTRUMSUDVALGET Europe Air Sports Eurocontrol Luftrum DK
8	SLV GEBYRUDVALG
9	MILJØUDVALGET Flyvestation Værløse Lufthavnen i Roskilde Flyvestation Vandel Revision af regionalplan for Vestsjællands Amt
10	UDDANNELSESUDVALGET
11	PR-UDVALGET
11	FLYV
11	SAMARBEJDE MED MYNDIGHEDER m.fl. Statens Luftfartsvæsen Flyvevåbnets bibliotek Teknisk Museum (Danmarks Flyvemuseum) Danmarks Flyvehistoriske Union Friluftsrådet Rådet for Større Flyvesikkerhed
12	MEDLEMSSITUATIONEN
13	ØKONOMI
13	ADMINISTRATION
13	ØVRIGE AKTIVITETER SAS pokalen for klubledere KDA's Sportspokal
15	Bilag 1 Medlemstal
16	Bilag 2 FAI repræsentation
17	Bilag 3 Udvalg

## **GENERELT**

KDA har med sorg modtaget meddelelsen om, at civilingeniør Søren Jakobsen – KDA's formand gennem mange år - døde den 20. maj 2004. Mindeord findes i FLYV for juli 2004.

Et tilbageblik over de seneste år vil uden tvivl bringe året 2004 i fokus. Af flere grunde. Året var karakteriseret ved, at KDA for alvor skulle træde i karakter som paraplyorganisation i relation til varetægelse af fælles interesser overfor myndigheder og styrelser.

På det nationale plan gjaldt det forhandlinger med SLV om både gebyrer og luftrum. Begge områder der er af vital betydning for vore fælles interesser.

De opnåede resultater afspejler på ingen måde omfanget af den arbejdsindsats der er ydet i årets løb. Resultaterne, som vi kender dem i dag, blev ikke som vi havde håbet.

Stigningerne på gebyrområdet er af en størrelse, der alvorligt truer fritidsflyvningens og luftsportens eksistens. Et forhold KDA må søge at mobilisere ressourcer til at forfølge. At resultaterne ikke blev værre, skyldes alene en kæmpe indsats fra de teams, der var involveret.

På det internationale plan er der en udvikling i gang, der både indeholder trusler og muligheder. Også i forhold til de internationale myndigheder har året været karakteriseret ved, at KDA skulle agere som paraplyorganisation. Det er med stor tilfredshed vi kan konstatere, at der er sat danske fingeraftryk på resultaterne.

Omfanget af de opgaver KDA skulle påtage sig i årets løb, både nationalt og internationalt, var af en størrelse, som KDAs ressourcer ikke rakte til at løse alene, selvom KDA i form af generalsekretæren disponerede over stor ekspertise.

Uden støtte fra Dansk Svæveflyve Union ville det ikke have været muligt, at opnå de resultater vi kender i dag.

De udfordringer KDA som paraplyorganisation har stået overfor i 2004 har været i bestyrelsens sigte gennem længere tid. Det har givet anledning til, at opmærksomheden har været koncentreret om tilvejebringelse af nødvendige ressourcer til løsning af de opgaver, der var at forudse. Senest har forholdet været behandlet på formandsmødet i 2004, hvor det besluttedes at det årlige kontingentet skulle stige med kr. 10,00.

Kontingentforhøjelsen var tillige begrundet i det forhold, at KDA stod overfor et generalsekretærskifte. KDA havde været begunstiget ved, at Jørn Vinther i sin ansættelsesperiode som generalsekretær havde ydet en arbejdsindsats, der langt oversteg det den økonomiske aftale krævede. Som følge af udviklingen indenfor EASA og de relaterede forhold til SLV afholdtes i efteråret et strukturmøde med deltagelse af unionsformændene. Der var enighed om, at KDA og unionerne i videst mulig omfang skulle benytte sig af muligheden for at opnå selvforvaltende status, såfremt der blev mulighed herfor. Dette ville naturligvis stille større krav til KDAs administration, men på sigt betyde økonomiske fordele.

Det samlede indtryk af årets aktiviteter i KDA-regi peger i retning af, at der fortsat er et øget behov for ressourcer og samarbejde unioner og KDA imellem.

## **KDA's ORGANISATION.**

Bestyrelsesmedlemmerne har i årets løb varetaget følgende funktioner:

Aksel C. Nielsen, formand og FAI delegeret, Vagn Jensen, næstformand og formand for uddannelsesudvalget, Claus R. Andresen, formand for miljøudvalget, Jens Feldborg formand for Teknik- og luftrumsudvalg og KDAs repræsentant i Europe Air Sport, Palle Christensen, formand for PR-udvalget og formand for redaktionsudvalget vedrørende FLYV.

Jens Feldborg og Claus R. Andresen afløste h.h.v. Jan Schmeltz Pedersen og Finn Larsen. Med virkning fra den 1. januar 2005 ønskede Jørn Vinther at fratræde generalsekretærstilling, som han havde beklædt i 5 år. Fra samme dato ansattes Anders Madsen som generalsekretær ligeledes på deltid. Der er truffet aftale med Jørn Vinther om, at KDA kan trække på hans ekspertise vedrørende særlige opgaver.

### **KDA's fremtid.**

En tid i forandring kræver konstant opmærksomhed. Den opfattelse er bestyrelsen bl.a. blevet bekræftet i gennem møder i KDA-regi samt deltagelse i unionsmøder. Eksterne forhold har tillige bidraget til, at bestyrelsen har fundet tiden inde til at se KDA's virke i et fremtidigt perspektiv.

Til det formål er nedsat et Perspektivudvalg, der forventes at fremlægge et resultat på det kommende repræsentantskabsmøde.

I udvalget er KDA's bestyrelsesmedlemmer ikke repræsenteret ud fra filosofien om, at det er væsentligt at få KDA's rolle defineret set fra unionernes synsvinkel.

Karakteren af de udfordringer KDA har stået overfor i årets løb afspejler et øget behov for, dels øgede ressourcer, dels et stærkere pressemæssigt beredskab.

### **INTERNATIONALE FORHOLD**

#### **FAI – The World Airsport Federation.**

FAI's renome' som international organisation led et alvorligt knæk i forbindelse med årets General Conference, der blev afholdt i Madrid. Valg af FAI-president gav store problemer, idet der ikke dagen før valget fandtes nogen kandidat. Den residerende president Wolfgang Weinreich havde i foråret meddelt at han ikke ønskede genvalg. Denne beslutning havde utvivlsomt sammenhæng

med hans kritisable ledelse af forrige års General Conference.

Det var uværdigt og uprofessionelt af den afgående Executive Board ikke at have en kandidat klar.

I sidste øjeblik overtaltes Pierre Portmann, der havde fungeret i et par perioder som Financier Director. Nyvalgt til Executive Board blev B.J. Worth, USA og Bengt-Eric Fonsell, Sverige. Begge kendte ledere indenfor faldskærmssporten. Foruden Wolfgang Weinreich måtte vi tage afsked med Iwo Mazzola, der desværre ikke blev genvalgt.

Resultatet af den nye kontingentstruktur er, at Danmarks kontingent stiger med 2000 Sfr. Dette betyder samtidig en stemme mere. For at FAI kan opretholde sin status som IOC-Recognised godkendes IOC's krav om at acceptere Court of Arbitration. En IOC-appelinstiution som FAI skal respektere. Effektivitetsmæssigt har den nye mødeform slået igennem, idet General Conference nu afvikles i et hurtigere tempo.

På PR- siden arbejdes der fortsat med synliggørelse af FAI's sportsdiscipliner. Der er en erkendelse af, at det er nødvendigt at involvere professionelle på dette område. Der var lejlighed til at knytte kontakter til de baltiske lande, der var meget interesseret i et samarbejde. Der blev givet tilsagn om, at KDA gerne formidler kontakter til interesserede klubber og unioner.

#### **ANA – Association of Nordic Aeroclubs.**

Miljøproblemerne vokser i alle nordiske lande, og en SUB ANA miljøgruppe er nu dannet. Det første møde fandt sted i Roskilde i februar måned og næste møde i 2005 arrangeres af Norsk Aeroklub.

ANA mødet fandt sted den 4. september i Helsingfors, Finland.

Sikkerhedsmæssige problemer kunne konstateres i alle lande, men værst ser det ud i Danmark med 11 omkomne i 2004.

Flyvesikkerhedsprojekterne i Norge (PAL) , Sverige (H50P) og Danmark (Flysikipilotprojektet) fortsætter virksomheden og i Danmark koncentrerer indsatsen om menneskelige faktorer.

I alle lande ønsker aeroklubberne delegerede beføjelser og nationale certifikater – også for motorfly.

Der var enighed om at trække på samme hammel overfor EASA og EAS og der var tilslutning til at tilvejebringe øgede ressourcer til EAS.

Forsikringsmæglervirksomheden Willis holdt et foredrag om mulighederne for at samordne forsikringer for alle nordiske aeroklubbers medlemmer. Der var enighed om at søge dette etableret snarest.

## **TEKNIK- og LUFTRUMSUDVALGET**

### **Europe Air Sports (EAS) European Aviation Safety Agency (EASA)**

I FLYV 2005, 2 findes en gennemgang af nogle af de nye forhold, som luftfarten i EU skal indrettes efter. Artiklen er især møntet på svæveflyvning, men der kan givetvis analogiseres for en god del af den lettere luftfart. I EAS er der nu enighed om, der ikke skal arbejdes for at få hele den lettere luftfart f.eks. under 2 tons MTOW undtaget fra EASA. Denne del af luftfarten vil ikke risikere at blive betragtet som en slags 2' rangs luftrumsbrugere, men vil leve op de internationale krav, der stilles fra EASA og ICAO.

Det kan dog slås fast, at den helt lette del, der er beskrevet i EU-forordning 1592, Annex II, og som omfatter para- og hangglidere, faldskærme, ultralet og andre specielle og historiske fly, ikke vil blive omfattet af de nye regler. Disse kategorier vil også i fremtiden skulle reguleres nationalt, men ellers vil stort set alle de forhold, der hidtil har været varetaget af SLV, fremover blive reguleret af EASA. Det er ikke klart, hvem der skal

administrere reglerne, men det ser ud til, at det kan blive SLV, KDA eller en anden såkaldt Qualified Entity. EASA opfordrer til at organisationerne selv påtager sig dette, og DSvU, DMU og DBu har besluttet at arbejde for, at KDA påtager sig denne opgave, hvis det er muligt.

EAS har i det forløbne år kommenteret EASA's forslag til "Fees & Charges". Der er ingen tvivl om, at EASA økonomisk set skal hvile i sig selv, og at brugerne skal finansiere virksomheden - hvilket nu helt svarer til finansieringen af SLV. Der er heller ingen tvivl om, at godkendelser og attester, der følger af EASA regulativer skal afregnes til EASA, og det ser det ud til, at de træder i kraft snart – sandsynligvis allerede i 2007!

EAS har ligeledes kommenteret på ER for Licenses and Operations, der forventes færdiggjort i begyndelsen af 2005 med mulig ikrafttræden i 2007. ER står som nævnt for Essential Requirements, altså uomgængelige forudsætninger. Teknikken er, at EASA udarbejder sådanne ER's, som skal suppleres med Implementary Rules (IR), eller BL'er som vi kender det nu. Det nu foreliggende udkast ser faktisk ganske lovende ud, og det tydeligt at EAS har haft indflydelse gennem den gode dialog, der er etableret med EASA.

Det internationale arbejde er forbundet med betydelige omkostninger i tid og penge, men det kan med tilfredshed konstateres, at danske synspunkter fremsat gennem EAS har gjort en forskel og vundet anerkendelse.

Det spændende nye er, at EASA gerne ser indført et EASA certifikat, der vil kunne hvile på lettere medicinske krav end vi kender det i dag. Dette certifikat vil formentlig oven i købet være et "sportscertifikat", der med passende typeomskolinger vil give adgang til i EU at flyve alt noncommercial "let, lavt og lystigt" der ikke er omfattet af Annex II, og som har en MTOM på mindre end f.eks. 5700 kg. Undtagelsen skal dog ikke gælde

kompliserede fly, jetfly og fly med mere end 9 passagersæder. Det er realistisk at forestille sig, at alt dette skal træde i kraft i løbet af et par år! Et sådant certifikat vil formentlig kunne valueres til ICAO certifikat blot ved at opfylde de dertil knyttede medicinske krav, idet ingen ønsker at slække på de uddannelsesmæssige krav.

Det er imidlertid kun Part M vedr. vedligeholdelse og luftdygtighed, der er endelig godkendt af EU parlamentet, men EAS's kvalificerede stillingtagen til EASA's regulativer og forordninger har ført til, at forordning 1702 og 2042 nu bliver revurderet, og det er vort håb, at der bliver godkendt en ordning, der ligner den hverdag vi tidligere har kendt. Det er interessant at bemærke, at EASA har udliciteret opgaven, og det er et selskab ved navn AIR EUROSAFE oprettet af det engelske Luftfartsdirektorat samt tyske, franske og spanske private kvalitetssikringsselskaber, der skal komme med en indstilling til EASA.

### **Eurocontrol**

Eurocontrol (besynderligt nok er der ingen forkortelse!) er oprettet med det formål at harmonisere europæisk luftrum ved begrebet "Single Sky". De kendte ICAO luftrumsklasser A – G ønskes formuleret i klasse N, K og U. Grænsen mellem det øverste lag N, hvor al trafik er kendt af ATS med position og intention, og det mellemste lag K, hvor al trafik er kendt af ATC med position og/eller intention, er allerede fastlagt til FL 195. Grænsen mellem K og det laveste luftrum U, hvor ikke al trafik er kendt af ATC, er ikke fastlagt, men antages at blive FL 95 eller FL 135. Mellem år 2010 og 2015 skal luftrum K forsvinde, så der kun er to lag – N og U, og på meget langt sigt måske kun ét luftrum "One Sky" Det er i dette forum transponderkrav, 8,33 Mhz frekvensseparation m.m. behandles.

Hvad alt dette betyder i praksis for den "lette, lave og lystige" luftsport er svært at sige. Der kan godt blive tale om transpondere i områder med høj trafikintensitet, men vi ved faktisk ikke mere på nuværende tidspunkt. 8,33 Mhz frekvensseparation forekommer allerede, men kun i højder over FL 195.

Eurocontrol skal ligesom EASA finansieres ved bruger-betaling, så vi fik med ultrakort svarfrist i august 2004 forelagt et gebyrreglement, som pålagde al IFR og VFR flyvning afgifter. Endnu engang var EAS på barrikaderne sammen med mange andre, og vi har hørt at afgifterne i form af en route afgifter er taget af bordet fsa. non-commercial VFR trafik, men vi har ikke noget på skrift endnu. Det kan nemlig godt være, at man i stedet for blot indfører faste årlige VFR afgifter.

### **Luftrum i DK**

Flyvestation Værløse lukkede for snart et år siden, og alt andet lige, ville dette jo betyde, at der kunne frigives en masse luftrum på Sjælland. Lige siden Københavns TMA blev indført først i 70'erne, har vi gang på gang oplevet indskrænkninger, og nu øjnede vi chancen for at vende denne udvikling. Derfor brugte vi sidste vinter på at holde en række møder med alle unioner under KDA. Motor-, svæve-, ballon-, hangglider-, paraglider-, faldskærm-, og kunstflyverunion blev indkaldt. Interessen var naturligvis størst fra svæveflyvernes side, da de bruger mest plads, og det bliver da også svæveflyveklubberne, der i vid udstrækning kommer til at administrere områderne. Men vi ønskede, at alle skulle have fornøjelse af dette arbejde, og holdt derfor tæt kontakt til alle unioner.

Alle ind- og udflyvningsprocedurer til Kastrup og Roskilde blev tegnet ind på VFR kort for at få et overblik. Heraf kom et endeligt oplæg til de forhandlinger der skulle holdes sidste år i maj. Oplægget delte det frigivne luftrum på følgende måde: Det

nordlige Sjælland skulle stadig være dækket af Copenhagen Area, men kunne få mere plads at flyve i, og det sydlige og vestlige Sjælland kunne få trukket alle linier væsentligt længere ind mod Kastrup og Roskilde. Men selvom vi var fulde af forhåbning efter det første møde, bl.a. fordi der ikke var andre oplæg til forhandling, måtte vi i løbet af efteråret desværre konstatere, at løbet blev kørt uden os. SLV og NAVIAIR valgte at beholde de allerfleste af de gamle streger. Dette var noget skuffende, men ved de efterfølgende møder lykkedes det dog at få mere luftrum til vores sport.

I Nordsjælland er TMA laveste grænse hævet fra 1500' til 2500', og der er opstået en række muligheder for en bedre udnyttelse af luftrummet. De tidligere anvendte svæveflyveområder (SFO) er ændret en del i geografisk beliggenhed, ligesom der er kommet en del nye inddelinger og ændret nomenklatur. En administrationsaftale med NAVIAIR om brugen af disse områder giver gode vilkår for svæveflyvning, men også motorflyvningen kan have fornøjelse af områderne. SFO'erne kan nemlig også åbnes for motorflyvning f.eks. til airwork.

Aftalen er dog ikke helt på plads mens disse linier skrives, men det planlægges, at den skal træde i kraft den 15. marts 2005.

## SLV GEBYRUDVALG

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

I 2002 havde Rigsrevisionen konstateret, at der ikke var lovmæssig hjemmel for SLV's opkrævning af gebyrer. Derfor indførte SLV en tidsregistrering af alle aktiviteter. Baseret på denne tidsregistrering blev der konstrueret en beregningsmodel, som forelå i 2003. Denne model viste sig helt uspiselig for KDA, hvorfor vi kontaktede Trafikministeren

således: ”Vi vil allerede nu henlede opmærksomheden på, at vedtages gebyrfastsættelsen på det foreliggende grundlag vil det få uoverskuelige konsekvenser for såvel den lettere erhvervsflyvning som for den fritids- og sportsmæssige flyvning. Herudover vil relaterede virksomheder som f.eks. værksteders og flyveskolers eksistens være truet i en grad, som utvivlsomt betyder lukning af de pågældende virksomheder. Det er os meget magtpåliggende som paraplyorganisation for fritidsflyvningen og luftsporten i Danmark, at få mulighed for at bidrage til en løsning af den opgave, der følger af Rigsrevisionens konklusion på Statens Luftvæsens gebyrpolitik”.

Takket være SLV's direktør lykkedes det i december 2003 i gebyrudvalget at komme igennem med en fornuftig løsning. Resultatet blev et lovforslag, som gør et antal gebyrer lovbestemte. Det drejer sig f.eks. om gebyrer for luftdygtighed og tilsyn med Naviar og det er disse gebyrer, som skulle overføre omkring 20 mio. kroner til privatflyvningen samt den mindre og den mellemstore kommercielle luftfart. Disse særlige lovbestemte gebyrer låses på deres nuværende kronebeløb. Ved at låse kronebeløbet vil subventioneringen fra tung til lettere luftfart aftage med årene.

For året 2004 blev det besluttet at anvende 2003 satserne justeret med 3%.

Den 9. juni 2004 vedtog Folketinget så den ændring af luftfartsloven, som KDA havde set frem til. Blandt begrundelserne for ændring af den del af loven, der vedrører gebyrer skrev man i bemærkninger til lovforslaget bl.a.:

- Den nuværende gebyrordning og gebyrstruktur kan videreføres i princippet uændret.
- Formålet er at kunne sikre ”underskoven” i dansk luftfart bl.a. ud



fra princippet om, at ”de bredeste skuldre bærer den tungeste byrde”.

- Underskoven er den private luftfart, den mindre og den mellemstore kommercielle luftfart, som udgør en del af den såkaldte ”fødekæde” inden for dansk luftfart.

Da forslaget til gebyrreglement for 2005 omsider blev forelagt for Gebyrudvalget den 22. november 2004, viste det sig til vor store overraskelse, at SLV havde valgt at tilgodese værkstederne, de små og store lufthavne og den tunge luftfart i fordelingen af de ca. 11. mio. kr., der viste sig at være til rådighed i overdækning. Til privatflyvningen var der kun tildelt 0,6 mio. kr.

På et nyt møde i Gebyrudvalget allerede den 7. december skulle man så tage endelig stilling til det nye gebyrforslag, hvor tildelingen til privatflyvning dog var fordoblet til 1,2 mio. kr. .

KDA havde udarbejdet en beregningsmodel, som ville fordele overdækningen mere ligeligt. Modellen indebar forhøjelser på under 10 % for alle involverede, men den blev fejlet af bordet af SLV.

Gebyrstigningerne for privatflyvningen blev af størrelsesordenen 100 – 300 %, hvorfor vi måtte protestere mod forslaget. Vore henvisninger til ovenanførte bemærkninger til forslaget om ændring af luftfartsloven, blev mødt med, at der også står, at ordningen skulle afvikles over en årrække. At størstedelen af afviklingen skulle finde sted ifølge et gebyrreglement, der træder i kraft mindre end 7 måneder efter at lovændringen blev vedtaget, havde ingen haft fantasi til at forestille sig.

KDA har den 11. januar 2005 skrevet direkte til Trafikministeren og gjort ham opmærksom på den utilsigtede virkning af lovændringen. Henvendelsen bliver fulgt op når den nye regering er tiltrådt.

## MILJØUDVALGET

KDA's miljøudvalg søger at opspore, om der rundt i amter og kommuner og myndigheder i øvrigt opstår miljømæssige tiltag, der vil kunne hindre eller begrænse vore medlemmers aktiviteter.

Det er i sig selv en vanskelig opgave med de begrænsede ressourcer, der er til rådighed.

For at lette dette, har vi KDA's amtsrepræsentanter, der repræsenterer KDA i Friluftsrådets lokale møder og dermed har en mulighed at erfare om stedlige tiltag.

Amtsrepræsentanterne er også kontaktpersoner til klubberne i det amt, de repræsenterer. De kan selv tage initiativer eller de kan kontakte KDA's miljøudvalg, hvis de føler, at der opstår problemer, som de føler, KDA bør tage sig af.

KDA holder et årligt møde for amtsrepræsentanter, hvor man udveksler erfaringer og hvor der rapporteres fra miljømæssige aktiviteter i amterne.

## Flyvestation Værløse

I 1982 fik KDA en henvendelse fra Friluftsrådet. Man bad os om at fremsætte forslag til den fremtidige anvendelse af Flyvestation Værløse, når den engang skulle nedlægges. Vi rettede henvendelse til alle af de unioner, som vi forestillede os kunne finde anvendelse af arealet, og på grundlag af svar herfra fremsatte vi et forslag til Friluftsrådet.

Nu skal man jo aldrig glæde sig for tidligt, for der vil altid være en række miljømæssige problemer, der skal overvindes. Det viste sig da også hurtigt, at Friluftsrådet havde været for tidligt ude med deres henvendelse, for mange andre havde også forslag til, hvordan flyvestationen kan anvendes, og disse forslag indeholder langt fra muligheden for flyvemæssige aktiviteter.

Vi må i dag se i øjnene, at den flyvemæssige aktivitet vil begrænse sig til svæveflyvning i en kortere periode.

## Lufthavnen i Roskilde

Roskilde lufthavn blev etableret i 1973 for at undgå belastning af Københavns Lufthavn, Kastrup med mindre fly fortrinsvis inden for kategorien almenflyvning, såsom skoleflyvning, taxaflyvning, fragtflyvning, ambulanceflyvning, forretningsflyvning, privatflyvning og sportsflyvning m.v.

Nu ønsker man at anvende lufthavnen også til international flyvning med store fly, og Københavns Lufthavne A/S har i samarbejde med HUR og Roskilde Amt i august 2003 påbegyndt en VVM-undersøgelse. Under en høring i februar 2004 var der kraftige naboprotester og medio april begrænsede lufthavnen skoleflyenes muligheder for at øve landingsrunder om lørdagen, på helligdage samt indeklemte fridage.

Disse begrænsninger blev i oktober 2004 skærpet til at omfatte alle former for landingsøvelser, også træning med privatfly som er nødvendig for at kunne medtage passagerer i henhold til JAR FCL.

KDA har sammen med Rådet for Større Flyvesikkerhed protesteret mod denne skærpelse, som vi ikke finder er saglig begrundet, og som kan vise sig at få utilsigtede sikkerhedsmæssige konsekvenser. Flyv har i marts 2005 bragt en uddybende artikel herom.

## Flyvestation Vandel

Den første ejer efter at Flyvestation Vandel var solgt til privat ejer, havde svært ved at realisere de planer, som man havde med området. Nu har Bregentved Gods købt den tidligere flyvestation, og man har foranlediget, at Egtved kommune udarbejdet en lokalplan for, hvad man kalder Erhvervspark Vandel.

Lokalplanen lukker ikke for flyvning fra området, men den begrænser aktiviteten til en af de tidligere rulleveje og den sætter det samlede antal aktiviteter til 100 pr år,

hovedsagelig beregnet for erhvervsvirksomheder, der etablerer sig i området.

Den nævner også, at flyvning (sammen med motorløb osv, som også kan afholdes) må forventes stoppet i den omfang nybyggeri stiller sig hindrende i vejen.

## Revision af regionalplan for Vestsjællands Amt

Dansk Hanggliding og Paragliding Union gjorde miljøudvalget opmærksom på et forslag til revision af regionalplanen for Vestsjællands amt, hvori man reelt forbyder paragliding i amtet.

Årsagen er, at man forveksler den lydløse sport paragliding med den støjende aktivitet parasailing, som foregår efter motorbåde langs vore kyster.

Sideløbende med, at Dansk Hanggliding og Paragliding Union har gjort indsigelse, har KDA's miljøudvalg bedt om at få misforståelsen rettet og gjort opmærksom på, at paragliding har været dyrket i en årrække, uden at det har givet anledning til miljøproblemer.

Til slut skal nævnes, at KDA's miljøudvalg har størst mulighed for at hjælpe, hvis man har en aktiv kontakt til klubberne og når man sættes ind i et opstået miljøproblem på tidligst mulige tidspunkt. Der er for meget forlangt, at miljøudvalget selv får øje på problemerne.

## UDDANNELSESUDVALGET

Flyvehåndbogens hefter er nu alle udkommet i 2. udgave med justeringer af forskellig art. For de mest solgte hefter planlægges en tredje udgave.

Redaktionsudvalget har ikke været samlet i årets løb.

I samarbejde med DSvU, DBu og DMU arbejder KDA for at få godkendt nationale certifikater med lempeligere helbredskrav. På et møde med SLV's direktør i april måned vurderede SLV at EASA certifikater for sports- og privatflyvning ville foreligge om 18-24 måneder. Første udkast ville være klar allerede i maj 2004. SLV tilbød at være imødekommende m.h.t. dispensationer fra JAR på nuværende helbredsregler. På den baggrund beslutte vi at afvente EASA reglerne.

## **PR-UDVALGET**

PR-udvalget har ikke holdt møder i 2004.

## **Dobbelt VM i Herning**

I juli måned afholdt DMU og KDA dobbelt FAI verdensmesterskab i Herning i rallyflyvning og præcisionsflyvning. Stævnet blev åbnet af KDA's præsident Michael greve Ahlefeldt-Laurvig-Bille. Mesterskaberne forløb godt og Danmark har fået megen ros internationalt for arrangementet.

## **FLYV.**

Nordens ældste flyvetidsskrift dækker fortsat civil og militær flyvning nationalt og internationalt. Som medlemsblad for DSvU og DMU får svæveflyvning og motorflyvning særlig bevågenhed. Med det flotte design kombineret med en enestående autoritet er det en fornøjelse at sende FLYV ud i verden som ambassadør for KDA.

KDA's bestyrelse har i stigende grad benyttet sig af FLYV som talerør for dens synspunkter.

Bladportostøttens bortfald betød en voldsom stigning i udgifterne. FLYV kunne dog dokumentere et folkeoplysende indhold, der gav andel i Biblioteksstyrelsens puljemidler. Disse midler er et "plaster på såret" for de urimelige virkninger af loven.

Knud Larsen er redaktør med hjælp fra Hans

Kofoed. Bladet trykkes af Slagelsetryk, der er gode medspillere i at levere et kvalitetsprodukt.

I forbindelse med afholdelse af det 14. verdensmesterskab i rallyflyvning og det 16. verdensmesterskab i præcisionsflyvning – det første dobbelte verdensmesterskab nogensinde – blev den ordinære juli udgave af FLYV udvidet med 32 sider målrettet mod denne begivenhed.

## **SAMARBEJDE MED MYNDIGHEDER m.fl.**

### **Statens Luftfartsvæsen**

KDA oplever at samarbejdet med SLV i det daglige er godt. I årets løb har der været en række formelle møder, men også uformelle kontakter, som har muliggjort et smidigt samarbejde til glæde for vore unioner. Vi har dog under gebyrudvalgets møder måttet konstatere, at vore ønsker og synspunkter er blevet totalt afviste.

### **Flyvevåbnets bibliotek**

Aftalen med Flyvevåbnets Bibliotek (FLB) har fungeret fint i 2004. Aftalen betyder, at vore sjældne bøger deponeres i fast udlån hos FLB, hvilket sikrer bøgernes fysiske beskyttelse og samtidig gør samlingen tilgængelig for en større offentlighed. Bøgerne er registreret hos KDA. De forbliver KDA's ejendom, og kan til enhver tid forlanges tilbageleveret.

### **Teknisk Museum (Danmarks Flyvemuseum)**

På repræsentantskabsmødet i april måned blev KDA's formand Aksel C Nielsen valgt ind i bestyrelsen. KDA har dermed Bent Holgersen, Hans Kofoed og Aksel C Nielsen i repræsentantskabet og Hans Kofoed og Aksel C Nielsen i bestyrelsen. Søren Jakobsen, som

var udpeget af KDA til repræsentantskabet, havde af helbredsmæssige årsager ønsket at udtræde af repræsentantskabet og ikke søge genvalg til bestyrelsen.

Forvaltningen af flysamlingen giver stadig anledning til kritik og KDA forsøger i samarbejde med "Flyvemuseets Venner" at påvirke ledelsen i DTM til at tage skyldigt hensyn til dansk flyvnings historie.

### **Danmarks Flyvehistoriske Union**

I november måned var der stiftende repræsentantskabsmøde i Danmarks Flyvehistoriske Union. Unionen er tænkt som en paraplyorganisation for flyvehistoriske foreninger og interessegrupper. Mødet resulterer i at unionen dannes med postadresse i KDA huset.

### **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 amterne alle er tilknyttet Friluftsrådets amtsorganisationer.

### **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 2004 af 20 medlemmer plus 3 observatører. KDA deltog med følgende medlemmer:

DBu/KDA Jørn Vinther

DFU Finn Larsen  
DMU Hjalmar Nielsen  
DSvU Lars Sverre Rasmussen  
DKFU Poul Erik Berg Nielsen

På Rådets generalforsamling blev der valgt ny formand idet Kai Frederiksen blev erstattet af Claus Bak Petersen, som også er formand for AOPA. Jørn Vinther blev erstattet af Bjørn B Iversen som generalsekretær.

Flysikpilotprojektet er Rådets hovedaktivitet. Projektet rettes især mod motorflyvere, og er skræddersyet til DMU.

Der er i 2004 afholdt fire foredrag med meteorologi som tema, og yderligere ét er planlagt i 2005. Dertil kommer over 10 planspil vedrørende radiokommunikation, som har fundet sted over hele landet.

I vinteren 2004/2005 koncentrerer virksomheden om foredrag om menneskelige faktorer. Flyvelæge Jens Elmeros er hovedkraften suppleret af Henrik Sandum fra SLV og Jørn Vinther fra KDA/Rådet.

Rådets sekretariat befinder sig stadig i KDA-huset, og Jørn Vinther har været Rådets næstformand.

### **MEDLEMSSITUATIONEN**

Fra januar 2004 har KDA fået et nyt organisationsmedlem Dansk Nul G Klub. (DNGK). DNGK har til formål at fremme viden om tyngdekraft og udøvelse af nul-g sport.

KDAs totale medlemstal har været stabilt i 2004, men som det fremgår af bilag 1 er der tale om både til- og afgang af medlemmer. DHPU må også igen konstatere, at de er under de magiske 1000 medlemmer, hvilket på sigt kan betyde reduceret tilskud fra Danmarks Idræts Forbund.

En positiv udvikling opleves hos DFU med en medlemsfremgang på 138.

Vi håber på det bliver muligt at præsentere DNGK på KDA's repræsentantskabsmøde 2004.

## ØKONOMI

### Generelt

Registreret revisor Bent Madsen har været KDA's revisor i året 2004.

I året 2003 besluttede Folketinget at portostøtten til fagblade skulle bortfalde fra og med 2004. Kun momsfrigitte blade – herunder aviserne – kunne fortsat modtage portostøtte. For FLYV betød dette en ekstraomkostning til forsendelse på kroner 60,- om året for hvert blad. En særlig bladpulje til støtte af blade om kunst, kultur, miljø, religiøse emner eller undervisning og idræt blev dog vedtaget og KDA har modtaget et tilskud fra denne pulje.

### KDA

Selvom regnskabs bundlinie er positiv, er resultatet ikke tilfredsstillende. Dette skyldes at udleje af lokaler netto indbringer ca. 25.000 kr. samt at en del af KDA's omkostninger er afholdt af KDA Service ApS. KDA's primære indtægter – kontingenterne - er således ikke tilstrækkelige til at finansiere KDA's drift.

### KDA Service ApS

Årets driftsresultat udviser et underskud på kr. 33.512, hvilket hovedsagelig skyldes, at annonceindtægterne for FLYV har været vigende samt at visse udgifter for KDA har været afholdt af selskabet. Selskabets egenkapital er reduceret til 315.859 kroner. Resultatet anses efter omstændighederne for tilfredsstillende.

## ADMINISTRATION

### KDA-huset

Lejemålet til Scan Con Travel ApS blev desværre opsagt med udgang af juni måned idet flyvning på ruten Roskilde – Ålborg ophørte.

Flyvehjemmeværnet, som hidtil har lejet vore øvrige lokaler i den vestlige del af huset, overtog den 1. november også dette lejemål.

KDA ejer KDA Service ApS, som består af BUTIKKEN og FLYV. Direktør for anpartsselskabet har været Jørn Vinther. Butikschefen Charlotte Hammer Andersen har hele året haft hjælp af Jan Fraenkel som salgsassistent i butikken. Såvel butikschef som assistent er ansat på deltid.

FLYV's redaktion varetages som hidtil af Knud Larsen med hjælp af Hans Kofoed.

KDA's forhold varetages af Jørn Vinther og Lise Jensen. Lise Jensen har været ansvarlig for bogholderiet og er ansat på deltid ligesom generalsekretæren.

KDA's hjemmeside har været administreret af Jørn Vinther. Ved FLYV's jubilæum i 2003 modtog KDA en hjemmesideløsning med butiksmodulet som gave. Den nye hjemmeside gik i luften midt i 2004 og har medført et markant løft for såvel KDA som for Butikken og FLYV.

## ØVRIGE AKTIVITETER

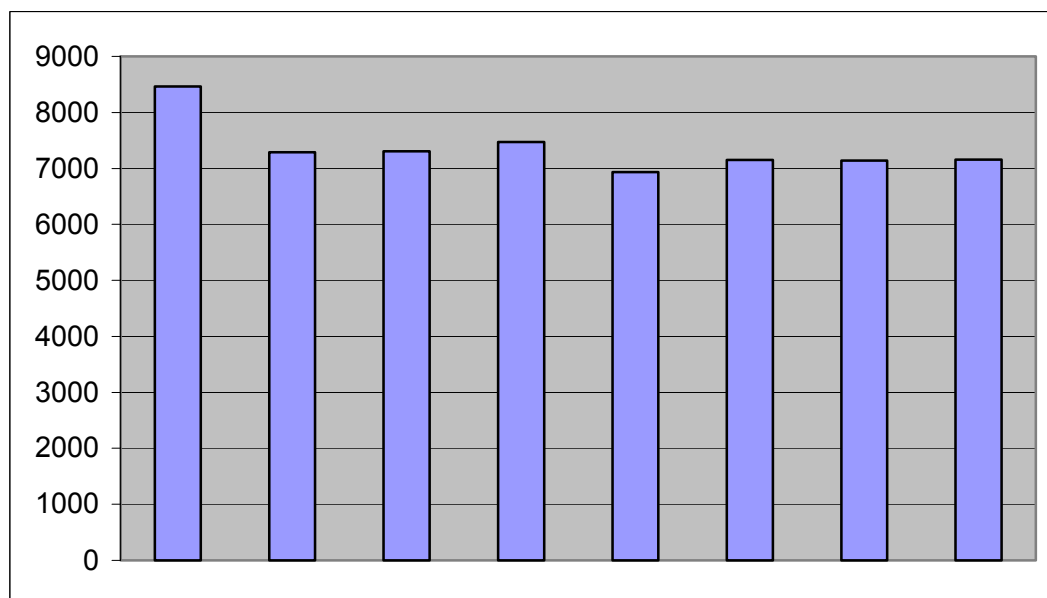
### SAS-pokalen for klubledere for 2004.

Kirsten Klærke-Hansen, Herning Motorflyveklub.

### KDA's Sportspokal for 2004.

Lars Bo Willumsen, Nordjysk Faldskærms Klub.

**Bilag 1 til KDA's Årsberetning 2004. Medlemmer.**



	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Direkte medlemmer	572	549	547	481	428	389	375	329
Dansk Ballonunion	83	83	83	91	87	83	85	86
Dansk Hang- og Paragliding Union	1203	968	970	1086	1086	902	865	902
Dansk Faldskærms Union	2837	2434	2434	2640	2116	2541	2587	2725
Dansk Kunstflyver Union	27	28	27	23	26	40	24	20
Dansk Motorflyver Union	1136	1140	1103	1100	1120	1095	1073	1040
Dansk Svæveflyver Union	1970	1912	1964	1885	1846	1847	1875	1780
Dansk UL-flyver Union	461							
Fritflyvnings-Union	60	60	60	60	59	54	56	63
Linestyrings-Union	70	60	60	60	45	52	51	53
RC Sport Danmark	49	57	61	48	120	150	150	150
Dansk Nul G Klub								9
I ALT	8463	7291	7309	7474	6933	7153	7141	7157

## **Bilag 2 til KDA's Årsberetning 2004. FAI repræsentation**

**FAI Vice-President: Aksel C Nielsen.**

### **FAI BALLOONING COMMISSION (CIA)**

Delegate: Christoffer Mundt.

Alternate: Jørn Vinther.

### **FAI GENERAL AVIATION COMMISSION (GAC)**

Delegate: Vagn Jensen.

Alternate: Allan Hansen.

### **FAI GLIDING COMMISSION (IGC)**

Delegate: Mogens Hansen.

Alternate: Per Winther.

### **FAI PARACHUTING COMMISSION (IPC)**

Delegate: Pernille Herold.

Alternate: Niels Chr. Levin Hansen.

### **FAI AEROMODELLING COMMISSION (CIAM)**

Delegate: Hans Jørgen Kristensen.

Alternate: Luis Petersen.

### **FAI AEROBATICS COMMISSION (CIVA)**

Delegate: Poul E. B. Nielsen.

Alternate: Lennart Wahl.

### **FAI HANG GLIDING COMMISSION (CIVL)**

Delegate: Scott Torkelsen.

Alternate: Niels Jørgen Askirk.

### **FAI MEDICO-PHYSIOLOGICAL COMMISSION (CIMP)**

Delegate: Hans Chr. Hoeck.

### **FAI ENVIRONMENTAL COMMISSION (CIE)**

Delegate: Claus Rose Andresen.

Alternate: Per V Bruel.

## **Bilag 3 til KDA's Årsberetning 2004. Udvalg m.v.**

### **Teknik- og Luftrumsudvalget:**

Jens Feldborg, Formand. (Europe Airsports)

Mogens Hansen.

Søren Taarnhøj.

Niels Jørgen Askirk.

Louis Røvs Hansen.

Mogens Bringø.

Søren Sarup.

Jørn Vinther, sekretær

### **Miljøudvalget:**

Bent Holgersen, Formand.

Claus Rose Andresen.

Peter Andersen.

Jørn Vinther, sekretær.

### **Uddannelsesudvalget:**

Vagn Jensen, Formand.

Helge Hald.

Bent Westphal.

Jørn Vinther, sekretær.

### **PR-udvalget:**

Palle J Christensen, Formand.

Pernille Herold.

Louis Røvs Hansen.

Arne Panduro.

Lone Askirk.

Claus Elmeros.

Knud Larsen, sekretær.

### **Redaktionsudvalg FLYV:**

Palle Christensen, Formand.

Hans Jørgensen.

Tonny Henriksen.

Fritz Krag.

Knud Larsen, sekretær.



**Europe Airsport repræsentation:**

Delegate: Jens Feldborg.

Observer: Helge Hald.

Observer: Erik Nørskov.

Observer: Per Wistisen.

Observer: Knud Nielsen.

**Lægesagkyndige:**

Nicolai Engel Jensen.

Hans Chr. Hoeck.

**Juridisk sagkyndige:**

Jørgen H Krogh, DMU.

Kai Frederiksen, Direkte medlem.

**KDA's repræsentant i SLV's gebyrudvalg:**

Knud Nielsen.

Jørn Vinther.

**KDA's repræsentant i Kontaktrådet for Statens Luftfartsvæsen:**

Jørn Vinther.

**KDA's repræsentant i Rådet for Større Flyvesikkerhed:**

Jørn Vinther.

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

Aksel C Nielsen. Medlem af museets bestyrelse.

Bent Holgersen.

Hans Kofoed. Medlem af museets bestyrelse.

### **KDA's Amtsrepræsentant Organisation:**

Nordjyllands Amt: Louis Røvs Hansen.

Viborg Amt: Bjarne Jensen.

Ringkøbing Amt: Peer Bak.

Århus Amt: Jens Ole Willumsen.

Vejle Amt: Lars R Petersen – erstattet i november af Carsten Hyldborg Jensen.

Ribe Amt: Bent Holgersen. (Miljøamtsrepræsentantkoordinator)

Sønderjyllands Amt: Peter Andersen.

Fyns Amt: Jørgen Ærenlund Olsen.

Vestsjællands Amt: Richardt Matzen.

Storstrøms Amt: Donald E Thestrup.

Bornholms Amt: Kai Munch

Roskilde Amt: Åben

Frederiksborg Amt: Søren Pedersen.

Københavns Amt: Åben

København/Frederiksberg: Åben

### **Redaktionsudvalg for Flyvehåndbogen**

Finn Brinch

Hans Baggendorff

Ole Stig Johannesen

Mogens Hannibalsen

Frank Hansen

Karl Erik Widell

Poul Vedersø

Mads Heising

Helge Hald

Jørn Vinther, (Sekretær, Koordinator for udvalget).