

KONGELIG DANSK AEROKLUB

ÅRSBERETNING

2008



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)

Jens Feldborg (næstformand)

Niels Jensen

Søren Pedersen

Kim Jensen

Ole Kobberup

Per Wistisen

SUPPLEANTER

Knud Nielsen

Palle J. Christensen

INDHOLD

Emne

Side

Administration.....	26
Bilag 1 til KDA's årsberetning	28
Bilag 2 til KDA's Årsberetning 2008	30
Brændstofudvalget	19
CANS	10
Danmarks Flyvehistoriske Union.....	22
Den fremtidige strategi.....	6
EAS (Europe Air Sports)	11
EASA (European Aviation Safety Agency).....	12
EPFU-matters(European Power Flying Union)	8
Europe Air Sports (EAS) repræsentation	31
FAI AEROBATICS COMMISSION (CIVA)	28
FAI AEROMODELLING COMMISSION (CIAM)	28
FAI AEROMODELLING TECHNICAL SUB-COMITTEE F4 SCALA MODELS	29
FAI BALLOONING COMMISSION (CIA)	28
FAI ENVIRONMENTAL COMMISSION	29
FAI GENERAL AVIATION COMMISSION.....	28
FAI GLIDING COMMISSION	28
FAI HANG GLIDING AND PARAGLIDING COMMISSION COMMISSION (CIVL) ..	29
FAI MEDICO-PHYSIOLOGICAL COMMISSION	29
FAI MICROLIGHT COMMISSION (CIMA).....	28
FAI PARACHUTING COMMISSION (IPC)	28
FAI repræsentation.....	28
FLYV	20
Flyvevåbnets bibliotek	22
Friluftsrådet.....	22
Generelt	5
Juridisk	31
KDA Service ApS.....	25
KDA's Miljøudvalg	14
KDA's regionsrepræsentantorganisation	32
KDA's repræsentant i Kontaktrådet for Statens Luftfartsvæsen.....	31
KDA's repræsentant i Rådet for Større Flyvesikkerhed	31
KDA's repræsentanter i Repræsentantskabet for Danmarks Tekniske Museum	31
KDA's repæsentant i SLV's gebyrudvalg.....	31
KDA'S Miljøorganisation	14
KDA's organisation	6
KDA's Sportspokal	27
KDA-huset	26
Kommunikationsudvalget	20;31
Lægesagkyndige.....	31
Lægeudvalget	19

Medlemssituationen	24
Miljøudvalget	30
Nordic Coordination Meeting (NCM).....	8
Redaktionsudvalg for Flyvehåndbogen.....	30
Region Hovedstaden	32
Region Midtjylland	32
Region Nordjylland.....	32
Region Sjælland	32
Region Syddanmark	32
Rådet for Større Flyvesikkerhed	23
Samarbejde med myndigheder m.m.	22
SAS-pokalen for klubledere	27
SLV gebyrudvalg	17
Statens Luftfartsvæsen	22
Teknik- og Luftrumsudvalget	9;30
Teknisk Museum (Danmarks Flyvemuseum)	22
Uddannelsesudvalget.....	18;30
Udvalg m.v.....	30
Økonomi.....	25
Øvrige aktiviteter	27

GENERELT

Den generelle interessevaretagelse for flyvningen og luftsporten har vejet tungt i 2008.

EASA havde som udgangspunkt harmonisering i Europa af kravene til materiellet.

En ændret målsætning til europæisk harmonisering af alle flyvningens relationer under EASAs vinger har i de senere år udløst en lind strøm af oplæg fra agenturet til nye europæiske regler. Og trods flotte indledningserklæringer om proportionalitet, enkelthed og nærhed har udspillene mere, end vi har set før, været indgribende, komplicerede og baseret på den gamle kæphest, ”én-størrelse-passer-alle”.

I tæt samspil med indsatsen fra Europe Air Sports, har det krævet stor aktivitet for KDA, dels for de repræsentanter, vi har haft i EASAs arbejdsgrupper, dels i form af indgående læsning af oplæggene, efterfulgt af udformning og afgivelse af hørings svar.

Samlingspunkt for dette arbejde har været den såkaldte ”kaffeklub”, hvor generalsekretæren sammen med repræsentanter fra unionerne i hyppige møder – med stort forberedelsesarbejde i mellemtiden – har sørget for rettidige og relevante hørings svar i høj kvalitet.

I 2008 har først og fremmest de omfangsrige oplæg om personcertificering været på tapetet, men man kan også nævne oplæg om bl.a. lufthavne og flyvepladser. Indsatsen mod det sidstnævnte synes allerede at have givet det positive resultat, at kun egentlige lufthavne vil komme under EASA, mens f.eks. de små flyvepladser ser ud til at forblive, hvor de er, og uden de krav – helt ude af proportioner - der lå i EASA-oplægget.

Der har også været oplæg fra SLV, som har krævet reaktion. Det har f.eks. været tilfældet med hensyn til krav om ELT – et generelt krav som vi anser for ude af proportioner i et land som Danmark, men som vi ikke kunne hindre. Vi kunne dog notere os, at det ikke gælder for svævefly og ultralette fly.

Indsatsen mod moms på fly og flymateriel og mod afgift på flybrændstof gav desværre heller ikke helt det ønskede resultat. Afgift på flybrændstof blev en realitet i oktober, men vi kunne dog glæde os over, at indførelsen af moms blev skubbet et år til endelig indførelse 1. juli 2010. Vores indsats havde skattemyndighedernes sympati, men det hjalp os ikke mod krav fra EU om indførelse af disse regler. Til gengæld har vi haft gode resultater i indsatsen for også at få lokale skattemyndigheder til at forstå de bestemmelser, der er om undtagelse fra reglerne om brændstofafgift. Arbejdet mod brændstofafgiften og for undtagelsesbestemmelserne er solidt forankret i unionerne via et udvalg, der er nedsat med den opgave.

2008 var også det år, hvor FAI kom på banen med en indsats til varetagelse af luftsportens interesser i forhold til nye krav til flyvningen. Det skete med etableringen af kommissionen CANS, der primært skal modgå de problemer, som Eurocontrol kan skabe for flyvningen.

Tilstedeværelsen af frit og tilgængeligt luftrum er helt væsentligt for KDAs medlemmer. I den sammenhæng har vi arbejdet hårdt for at skabe forståelse hos myndigheder, at vi – helt oplagt – har det synspunkt. Luftfartsloven baserer sig faktisk på det sunde synspunkt, at det frie luftrum er hovedreglen, og at det er undtagelsen, at der laves begrænsninger i det af hensyn til lufttrafikkens sikkerhed mv.

Trods det tunge beslag, som den generelle interessevaretagelse har lagt på KDAs lille sekretariat, har det – for en del i samspil med udvalgene – formået at sætte ind i en række mere konkrete opgaver.

Blandt disse kan nævnes forhindring af yderligere begrænsninger i luftrummet omkring Billund, medicalproblemer, miljøproblemer for flyvepladser om meget andet.

Uddannelsesudvalget har fået taget godt fat i 2008. Der har været arbejdet med at få skabt mere samspil mellem KDA og unionerne og mellem unionerne indbyrdes. Det har bl.a. givet sig udslag i et succesrigt seminar for unionsbestyrelser i marts 2009. Og der arbejdes med konkrete uddannelsesinitiativer, primært netbaserede.

Samarbejdet med myndighederne har været godt og vi oplever en stigende forståelse og respekt for KDA og den rolle, vi har.

Økonomisk er KDA kommet fornuftigt ud af 2008, men der er bestemt ikke samlet flere penge op, end der er behov for, hvis der skal være beredskab til også at kunne gå ind i omkostningskrævende tiltag for at varetage medlemmernes interesser. Vi foretrækker så afgjort at få forståelse for vort syn på luftfartslovens rækkevidde i forhold til det frie luftrum, men lykkes det ikke, skal vi – som eksempel - også have penge til at få vore synspunkter bekræftet retligt.

Med effektivisering og skærpelse af KDAs identitet som målsætning er der i 2008 igangsat en strategiproces, som gerne skulle munde ud i godkendelse af en strategiplan på repræsentantskabsmødet i 2009. Den tidligere udarbejdede hvidbog har været et stærkt grundlag for dette arbejde.

KDA's BESTYRELSE

I 2008 har bestyrelsen haft følgende sammensætning, idet nogle har haft varierende ansvarsområder:

Hans Havsager, formand, FAI vicepresident og FAI delegeret. Jens Feldborg, næstformand og ad hoc deltager i Teknik- og Luftrumsudvalget samt KDAs repræsentant i Europe Air Sport, Søren Pedersen formand for Miljøudvalget og repræsentant i Friluftsrådet, Kim Jensen formand for uddannelsesudvalget, Niels Jensen formand for kommunikationsudvalget, Per Wistisen formand for Teknik- og Luftrumsudvalget og medlem af bestyrelsen i Europe Air Sports samt Ole Kobberup.

Den fremtidige strategi

Vi ønsker alle at få mest mulig ud af KDA.

Det er en konstatering, som forekommer oplagt, men som isoleret set egentlig ikke siger noget som helst.

Afgørende er erkendelse af, hvad vi ønsker, at KDA skal stå for og udvikle sig til, og hvordan vi i tæt samspil med unioner, klubber og medlemmer bedst når det med de knappe ressourcer, der stilles til rådighed for KDA.

Derfor præsenterer bestyrelsen i april 2009 repræsentantskabet for en strategiplan, som bestyrelsen har arbejdet med siden repræsentantskabsmødet i 2008.

Med forslag til besvarelse af en række væsentlige spørgsmål lægges der op til skærpelse af KDAs identitet og til afdækning af, hvad det forventes, at KDA tager sig af – og ikke tager sig af. Både KDA og unionerne har det bedst med, at det er afklaret, hvor og hvornår, det er KDA, der sætter ind, og hvor og hvornår det er unionerne, der gør det. Og ingen er tjent med opgaver, der falder ned mellem 2 stole med efterfølgende gensidige påstande om ansvarssvigt.

Bestyrelsen er meget bevidst om behovet for større synlighed og tættere kontakt til medlemmerne.

Det gælder selvfølgelig strategiplanen, som kun får sin rigtige værdi, hvis den gøres synlig for alle medlemmer, og derved bliver en væsentlig del af bevidstheden om KDA.

Tilsvarende gælder med hensyn til KDAs omverden.

Og synlighed og nærvær skal også spille en langt større rolle i KDAs løbende relation til unioner klubber og medlemmer. Eksempelvis kontrasten mellem på den ene side betydningen af det store arbejde, der ligger i de høringsbesvarelser, der er lavet til EASAs forskellige oplæg, og på den anden side det lille kendskab til dette arbejde, er beskæmmende.

Vi vil satse på mere og bedre information, ligesom der i den kommende vintersæson vil blive igangsat arrangementer rundt omkring i landet, hvor medlemmerne kan møde bestyrelsen.

INTERNATIONALE FORHOLD

THE WORLD AIRSPORT FEDERATION - FAI



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

FAI har stor tilslutning og er repræsenteret i 122 lande verden over. Af nye tiltag kan nævnes FAI's worldwide database for sportslicenser. Databasen er under opbygning og alle FAI repræsentanter skal fremover levere digitale informationer til databasen. Fremover vil det ikke længere være muligt at deltage i internationale konkurrencer uden at være registreret i den elektroniske og centrale database. FAI har erkendt et større behov for politisk indflydelse på f.eks. luftrumsproblemer. Der er i den forbindelse oprettet en ny kommission CANS til at varetage opgaverne omkring luftrumsproblematik. Dette er yderligere beskrevet under CANS (se indholdsfortegnelsen for sidenummer).

FAI's General Conference blev afholdt i Italien i oktober med deltagelse af formand Hans Havsager og generalsekretæren. Næste års vært for General Conference er Korea.

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

Nordic Coordination Meeting (NCM)

Nordic Coordination Meeting afholdtes i Helsinki, 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. 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 skitseret muligheder for samarbejde i området publikationer og tidsskrifter. Derudover blev kort drøftet mulighed for samarbejde mellem de nordiske pilotshops.

EPFU-matters (European Power Flying Union)

DMU tilsluttede sig i 2007 European Powered Flying Union (EPFU) der er kommet til verden på foranledning af de nordiske lande. Unionen tæller nu 10 lande og repræsenterer 75.000 piloter. Efter skift af formand er der kommet godt gang i aktiviteterne og der indsendes blandt andet også her igennem høringssvar til EASA, ligesom man koordinerer aktiviteterne i medlemslandene og deltager i møder i fx EASA og Eurocontrol.

TEKNIK- OG LUFTRUMSUDVALGET

Udvalget har ikke været fysisk samlet de senere år, hvilket primært skyldes at der ikke har været akutte sager at behandle, sekundært vanskeligheder med at finde tidspunkter hvor de travle medlemmer har kunnet samles.

I 2008 har bestyrelsen dels arbejdet på at definere mål og politikker dels drøftet hvorledes vi bedst udnytter den ekspertise der er samlet blandt udvalgets medlemmer til understøttelse af den vedtagne politik. Det er planen at udvalgets medlemmer fremover skal udgøre en ekspertgruppe hvis medlemmer KDA kan trække på når der opstår aktuelle sager som kræver en særlig viden og typisk sådan at der i sådanne lokale sager oprettes en task-force bestående af lokalkendte interessenter og én eller flere af vore eksperter. For at dette kan fungere optimalt er det imidlertid vigtigt, at KDA inddrages fuld ud i de enkelte sager på et så tidligt tidspunkt som muligt og altså inden tingene begynder at gå i hårdknude.

Efter nogle år med relativt få eller ingen udefra kommende akutte sager oplevede vi i begyndelsen af 2008 at SLV uden forudgående høring udsendte krav om at alle fly skulle forsynes med ELT. Vi protesterede både mod selve kravet, mod den manglende høring af brugerne og den korte tidsfrist. Det viste sig snart at der var tale om et krav fra ICAO som SLV ikke ønskede at melde afvigelse fra skønt vi kunne påvise at kun ganske få europæiske lande fulgte dette krav. Det viste sig dog at SLV tolkede bestemmelserne således at motorsvævefly og ultralette fly ikke skal udstyres med ELT-ere, men det ændrede jo ikke på det faktum at motorflyverne blev påført en ganske betydelig ekstra udgift.

I sidste del af 2008 blev vi gjort opmærksomme på, at man i ATC Billund arbejder med et ønske om en kraftig udvidelse af det kontrollerede luftrum i området. Allerede i den sidste del af svæveflyvesæsonen 2008 oplevede de lokale klubber vanskeligheder med at få tilladelse til at gennemflyve TMA-et, idet flyvelederne gav prioritet for kommercielle fly. Der blev indgivet skriftlig protest over forholdene til SLV og på vores kontaktmøde i december viste det sig at denne protest/klage endnu ikke var blevet behandlet grundet ændringer i SLV's organisation, hvilket blev undskyldt fra SLV's side med løftet om at sagen ville blive prioriteret og at der ville blive indkaldt til en drøftelse mellem Naviair, SLV og KDA. Primo februar sendte vi en venlig skriftlig påmindelse til SLV med understregning af, at sagen behandles inden den nye svæveflyvesæson. I skrivende stund har vi endnu ikke modtaget nogen reaktion på vores rykker, men forholdene er dog for ganske nylig blevet drøftet på et møde mellem Luftfartsdirektøren og KDA's generalsekretær.

Internationalt er forholdene omkring indførelse af 8,33 KHz radioer under FL195 endnu uafklaret, senest på grund af den pludselige opbremsning af trafikmængden i det Europæiske luftrum som følge af den økonomiske krise, hvilket ligeledes har påvirket det såkaldte SESAR (**S**ingle **E**uropean **S**ky **A**ir**t**raffic**m**anagement **R**esearch) projekt. Eurocontrol der er tovholder i SESAR projektet har hidtil baseret sine vurderinger på en forventet stigning i trafikmængden på 5% pr år frem til 2020, men forventer netop nu ikke nogen stigning overhovedet helt frem til 2015. En sådan opbremsning må nødvendigvis

betyder en revurdering af behovet for både antal frekvenser og aktualiteten for indførelse af SESAR projektet.

På den internationale scene har der i årets sidste halvdel, særligt fra EAS (Europe Air Sports)'s side været stor fokus på EU's ønske om at udvide EASA's ansvarsområde til fremtidigt også at omfatte lufthavne og ATM (Air Traffic Management). Det er EAS's politik at så mange flyvepladser og lufthavne som muligt skal holdes udenfor EASA's regulering og det er hidtil lykkedes at påvirke såvel EU-kommissionen og EU-parlamentet ganske væsentligt. I denne sag var det oprindeligt sådan at alle steder der anvendes til start og landing (læs f.eks. danske græsmarker og svenske søer) skulle opfylde samme strenge krav til indhegning, katastrofeberedskab o.s.v. – altså som tidligere set en lovgivning skrevet med henblik på den tunge luftfart og uden skygge af hensyn eller forståelse for at der eksisterer fly under 25 tons. I skrivende stund ser det ud til at vores påvirkning har båret frugt og at kun lufthavne der anvendes til kommerciel IFR-trafik og har "hård"bane på mindst 800 m bliver omfattet af den kommende lovgivning.

CANS

Nyeste skud på stammen i vore FAI relationer er Commission on Airspace and Navigation Systems (CANS), hvis formål er at understøtte bestræbelserne for at adgangen til det frie luftrum ikke begrænses mere end rimeligt. CANS er endnu ikke fuldt arbejdsdygtig, men baggrunden er alvorlig, og det er nu at konturerne af en fremtid med EUROCONTROL tegnes.

En stærk industri er ved at udvikle Unmanned Aerial Systems (UAS), som antages at udgøre en del af luftrafikken i fremtiden, men allerede nu er vi truede af krav om flere restriktioner af luftrum. Vores brug af luftrummet er lige så legal som den tunge trafiks brug heraf. Vi respekterer naturligvis, at den tunge kommercielle trafik nødvendigvis skal nyde godt af nogle luftrumsrestriktioner, men kun når det er strengt nødvendigt i tid og rum.

Luftfartslovens § 3, stk. 1, giver ikke trafikministeren en generel adgang til at forbyde eller indskrænke adgangen til luftrummet. Bestemmelsen forudsætter, at indskrænkningen eller forbudet er påkrævet af hensynet til den offentlige sikkerhed eller af militære grunde, og det er desuden et krav, at forbudet eller indskrænkningen ikke er mere indgribende end nødvendigt. Der gælder således et proportionalitetskrav, ligesom det er tilfældet ved f.eks. grundlovens § 73.

Det er på denne baggrund, at kommende – og evt. eksisterende, men overflødige – luftrumsindskrænkninger skal bedømmes. Det er ikke acceptabelt, at f. eks. forsvaret ikke "rydder op" efter sig når en flyvestation eller et skydeområde ikke længere benyttes, eller når en luftrumsrestriktion ikke længere er nødvendig fordi den tilhørende procedure ikke længere anvendes.

Og det er bestemt ikke acceptabelt, at en lufthavn tildeles udstrakte TMA-områder blot fordi det er komfortabelt for den tunge trafik. Mere end halvdelen af den tunge trafik tilgodeser fritidsformål akkurat som den største del af vores aktiviteter. Hertil kommer miljøfordele ved en udstrakt anvendelse af Continuous Descent.

EAS (Europe Air Sports)

Vores indflydelse på de nye og de kommende fælleseuropæiske love og bestemmelser, der i disse år udklækkes af EASA, sker primært via EAS, der er den eneste organisation for fritidsflyvningen som er direkte forhandlingspartner med EASA. Vi øver dog ligeledes indflydelse ved selv at svare på de høringer der i disse år flyder i en lind strøm fra EASA, ligesom vi direkte i EAS gør vores meninger gældende.



Det er betegnende at det på europæisk plan hovedsageligt er svæveflyverne som enten direkte eller gennem EGU og EAS har været den drivende kraft i de igangsatte bestræbelser for at sikre tålelige bestemmelser for fremtidens fritidsflyvning i Europa, især fordi de blev berørt først. Det er dog tydeligt nu, at alle i den Lette, Lave og Langsomme (LLL) flyvning før eller senere bliver en del af systemet. I Danmark blev der allerede i 2007, på foranledning af næstformanden i Dansk Ballon Union og tidligere generalsekretær i KDA, Jørn Vinther, etableret en ERFA-gruppe (den såkaldte kaffeklub), der i KDA-regi sørger for at vi i KDA's unioner hjælper hinanden i det store arbejde med at håndtere de mange informationer. Denne kaffeklub har været meget aktiv i 2008 og heldigvis er de fleste unioner deltagere i arbejdet. I gruppen deltager, som tidligere nævnt, Jørn Vinther fra Dansk Ballon Union, Merete Strandberg og Knud Nielsen fra DMU, Ole Gellert Andersen fra DULFU, Per Wistisen fra KDA, Anders Madsen fra KDA og på helbredskravene har især Nicolai Engel fra KDA's lægeudvalg sammen med Jens Elmeros fra DSvU været aktive.

EAS har en halvtidslønnet "Program Manager" og har senest entreret med en deltids konsulent (lobbyist), men er ellers en organisation med frivillige og dermed begrænsede ressourcer. Det er imidlertid nødvendigt for EAS at trække på frivillige fra de enkelte lande og i den udstrækning dette ikke er muligt har det i de seneste par år været nødvendigt at trække på lønnede medarbejdere fra bl.a. England, Tyskland og Danmark. I en længere periode har DSvU ladet Helge Hald deltage i den arbejdsgruppe i EASA, der har behandlet indsigelserne vedrørende vedligeholdelse (Part-M). I MDM.032 subgroup – licensing (non complex aircrafts used in non commercial operations), har Jørn Vinther deltaget på mandat fra KDA og Europe Air Sports.

EAS's formål med at entrere med den nævnte lobbyist er primært et forsøg på at påvirke beslutningsprocessen på det politiske plan i EU allerede inden embedsmændene "kommer til fadet" og naturligvis ligeledes for at påvirke politikerne i forbindelse med afstemningerne i de politiske organer i EU. Denne nye supplerende aktivitet synes at have givet særdeles gode resultater i 2008 og vil givet blive intensiveret i det kommende år.

Selv om der i EAS for øjeblikket er stort fokus på reglerne fra EASA, må det bestemt ikke glemmes at disse organisationer også yder et stort arbejde på mange andre områder, herunder ikke mindst omkring sikring af tilgængeligt luftrum, forhold omkring radioer, transpondere, forsikringer og m.m.

EASA (European Aviation Safety Agency)

EASA er, som det nu må være bekendt, det EU-agentur der med tiden forventes at overtage de opgaver som de nationale luftfartsmyndigheder hidtil har varetaget.

Agenturet beskæftigede sig i første omgang med materiel, herunder godkendelse – certificering - af produkter (fly og flydele) samt alle forhold relateret til vedligeholdelse og reparation heraf. Med forordning 216/2008 af 20. februar 2008 er agenturets virkefelt nu udvidet til også at omfatte personcertificering og operation og det kan med tilfredshed konstateres, at vi har haft held til at påvirke denne forordning i den rigtige retning, således som omtalt i beretningen for 2007.

Som eksempel på både hvor vigtigt og hvor vanskeligt det er at arbejde med disse sager kan nævnes, at der i den officielle danske udgave af denne vigtige forordning er fejl i oversættelsen så det i den danske udgave fremgår som et krav at man som pilot skal kunne ” *kommunikere med andre flyvebesætninger og luftfartstjenester på engelsk i alle faser af en flyvning, herunder forberedelse til flyvning.* ” - i den engelske og derfor retsligt gældende udgave af forordningen fremgår derimod følgende: ” *the ability to communicate with other flight crew and air navigation services during all phases of flight, including flight preparation* ” . Der er altså reelt intet krav om engelskkundskaber og dette er faktisk et af de punkter som det aktivt er lykkedes os at få os friholdt fra bestemmelserne.

EASA har i 2008 udsendt næsten 30 NPA-er (høringsmateriale - Notice of Proposed Amendment) og et tilsvarende antal såkaldte CRD-er (svar på modtagne høringssvar - Comments respons document) hvoraf anslået 80 % har haft vores interesse, og som vi derfor har måttet sætte os ind i og som vi i muligt omfang har kommenteret.



Aktuelt er der en række særdeles vigtige høringer i gang med høringsfrist i slutningen af februar 2009, nemlig NPA 2008-17a, b og c om personcertificering, herunder krav til uddannelse og helbred samt NPA 2008-22a, b, c, d, e og f bl.a. med krav til organisationer, herunder krav til DSvU's organisation. Disse krav vil også på sigt kunne få betydning for

andre af KDA's unioner.

Der er allerede fra EU's side med COM 2008(390) taget initiativer til 3. fase af EASA implementeringen, nemlig udvidelse af agenturets virkefelt til at omfatte flyvepladser og flyvekontrol (ATM-air traffic management) og vi har i den anledning bl.a. via EAS været aktive i bestræbelserne på at friholde vore små flyvepladser for disse tunge reguleringer og indtil videre synes tingene at gå i den rigtige retning, men der skal holdes fast i målet indtil sidste afstemning i Parlamentet. Disse initiativer er eksempler på, at EASA har betydning for alle Unioner under KDA.

Afslutningsvis nævnes, at KDA gennem de senere år har brugt mange ressourcer på at medvirke i det fælles europæiske arbejde til sikring af tålelige regler for fremtidens fritidsflyvning, men disse regler er livsvigtige for os og vi vil derfor også fortsat tage aktivt medansvar herfor.

Fra den nyeste NPA i 2009 fra EASA, har vi lige sakset disse data omkring certifikater, som er værd at kikke på.:

Det er værd at bemærke, at mere end 40% af alle certifikater i EASA´s område er LLL certifikater.

Type of pilot license	Antal
Private Pilot Licence for aeroplanes PPL (A)	163.621
Private Pilot Licence for helicopters PPL (H)	9.774
Total PPL (A+H)	173.395
Commercial Pilot Licence for aeroplanes CPL (A)	49.709
Commercial Pilot Licence for helicopters CPL (H)	6.957
Total CPL (A+H)	56.666
Air Transport Pilot Licence for aeroplanes ATPL (A)	63.075
Air Transport Pilot Licence for helicopters ATPL (A)	63.075
Total ATPL (A+H)	66.271
TOTAL A+H	296.332
Licences airship	6
Licenses Balloons	9.047
Licenses sailplanes	72.439
GRAND TOTAL pilot licenses	377.824

KDA'S MILJØORGANISATION

Miljøudvalget

Flere års arbejde, og gentagende forsøg, på at få etableret et miljøudvalg og få sat miljøet på dagsordenen hos flyverfolket, og tilsvarende, få sat flyvning og luftsport på dagsordenen hos naturbeskyttelsesfolk, har vist sig at være en langt vanskeligere opgave end først antaget.

Interessen for miljø og ansvarlig adfærd i forhold til vores omverden, interesserer desværre ofte først i flyver kredse, når man står med problemerne selv, med andre ord; når man selv er truet på sin eksistens.

Fra KDA's side har vi derfor igennem flere år forsøgt at opbygge en miljøorganisation med medlemmer repræsenterende landets 5 regioner. Desværre har interessen været ret begrænset og alle møder med undtagelse af et i Herning blev aflyst.

Der skal ikke herske tvivl om, at hvis ikke Unionerne og KDA finder sammen i en miljøorganisation ser fremtiden for flyvning i Danmark sort ud.

Uanset om vi er enige eller ej, så er flyvning i den brede befolknings øjne en sport eller fritidsbeskæftigelse for de få - og vi kender vist alle til fordømmene.

En kendsgerning er det derfor, at den brede befolkning ikke ser på flyvning med samme øjne som os. Vi kan sagtens undværes og må en flyveplads lukke, hvad så? Hvem generer det?

Det er på tide at vi forstår, at de kræfter vi er oppe imod i disse sager, er mange gange større og langt stærkere end os, - men det er nu heller ikke svært, vores modstand eller interesse for at overleve er svær at få øje på.

Det er derfor i 11' time, at Unionerne og KDA erkender situationen og i fællesskab finder en måde at arbejde på, når det drejer sig om miljø i bred forstand.

Miljø eller image

Reelt set mangler flyvning og luftsport i Danmark at blive opfattet som noget positivt, med et image der giver positiv genlyd i forhold til vores omverden.



I virkeligheden starter spørgsmålet om miljø med opgaven om at arbejde for et godt image.

Man skal ikke have arbejdet med flyvning på organisationsplan i ret lang tid før man opdager, at der skal bruges forbavsende lang tid på f.eks. at forklare hvem og hvad KDA er, og om hvordan flyvning i Danmark er organiseret.

Med andre ord: kendskabet til flyvning kan ligge på et meget lille sted, hvilket er sagen i en nøddeskal, ud over hos SLV og Naviair, kan kendskabet til privatflyvning, luftsport ligge på et meget lille sted f.eks. hos kommuner og organisationer.

Uden kendskab til os og vores interesser, og uden et reelt stykke ”salgsarbejde” opnår vi ikke accept og forståelse, f.eks. fra miljøforkæmpere.

Kan flyvning gøres ”stuerent”?

Vi ved godt, at det ikke er særligt svært at tiltrække sig folks interesse, når snakken kommer ind på flyvning. Fascinationen og interessen for flyvning ER tilstede, men udnytter vi denne oplagte mulighed for at reklamere for os selv og vores interesse ?

Hvis man ser på gennemsnitsalderen i flyveklubberne landet over, kunne man godt ønske sig lidt flere entusiastiske unge mennesker - uden at forklejne de store indsatser der i dag ydes rundt om i klubberne, mangler der unge mennesker i bestyrelser og udvalg.

Unge mennesker der med nye og friske øjne vil kunne tage emner op som hidtil har sået lidt i skyggen, f.eks. miljøspørgsmål.

Vel vidende at køen til frivilligt arbejde er til at overse, må der med andre ord gøres noget ekstraordinært, noget anderledes end tidligere, hvis vi vil ændre på tingene.

I vores nabolande Sverige og Norge har man f.eks. på forbilledlig vis fået sat fokus på spørgsmålet om image og rekruttering.

Man har i begge lande etableret retningslinier for ungdomsarbejde ved f.eks. som i den norske model, at have vedtægter i klubber og landsorganer der tilgodeser et vist antal pladser til unge mennesker.

Modstanderne imod flyvepladser og flyvning kommer tit fra naboer, ofte kun en enkelt entusiastisk modstander, der med gode talegaver lykkedes med at få opildne en stemning der næppe er behov eller belæg for.

Da flyvning er relativt ukendt for de fleste, er det også flyvningen der ofte står tilbage som taberen, når lokalavisen, kommunalbestyrelsen og borgerforeningen har talt stemmerne op.

Vi har derfor behov for en målrettet indsats for at skabe et godt naboskab flyveklubber, flyvepladser og naboer imellem.

KSAK (Kungliga Svenska Aeroklubben) har forsøgt sig med at arrangere ”Åben Flyveplads Dage”, en aktivitet hvor man på forbilledlig vis landet over åbner dørene for naboer og andre interesserede, udelukkende med det formål at pleje naboskabet og gøre flyvning mere anerkendt i samfundet.

Aktiviteterne i vores nordiske søsterorganisationer på image og miljøområdet er måske vejen frem for KDA.

Friluftsrådet

Der skal der lyde en stor tak til den lille sluttede kreds af DMU og DSvU medlemmer, der er medlemmer i Friluftsrådets Kredsbestyrelser. De vil kunne bevidne, at med en målrettet indsats for at give flyvning et positivt image, ryddes mange fordomme af vejen.

Friluftsrådets kredsbestyrelser åbner også mulighed for at blive repræsenteret i kommunernes Grønne Råd – et forum der er oprettet i stort set alle landets 98 kommuner, med det formål at høre græsrodsorganisationernes medlemmer om dette og hint.

Indrømmet skal være, at man i disse fora skal man deltage i en del snak om løvfrøer, vadefugle og skovrejsning, for slet ikke at tale om nationalparker.

I forbindelse med Friluftsrådets i København, har Danmarks Jægerforbund opstillet en kandidat Kirsten Skovsby, til bestyrelsen i Scandiagade, en kandidat som netop vi i KDA og DSvU bør støtte.

Danmarks Jægerforbund deler nemlig på mange punkter problemstillinger som vi flyvere kan nikke genkendende til, og som derfor med Kirsten Skovsby i bestyrelsen vil blive behandlet - lad os sige det pænt: Lidt mere nuanceret.



Fremtiden

Selv om miljøspørgsmål måske ikke har haft den helt store bevågenhed i den tid der er gået, er der ikke tvivl, det kommer nu.

Den i første omgang trukne BL 7-16 er på vej igen, og om vi fortsat skal forvente 2 års fængsel hvis vi overflyver visse områder under 1.000 fod bliver interessant at se.

De nye støjcertifikater er en anden udfordring. Prisen i sig selv kan få folk op af stolen, men hvad med udsigten til, at fly nu reelt kommer til at fremstå som væsentlig mere støjende end tidligere.

Såfremt de tabeller og støjgrænser vores aktiviteter måles op imod, ikke flyttes eller genberegnes tilsvarende, bliver resultatet, at operationsantal m.v. kan ende med at blive reduceret.

Hvis flyvning og luftsport i Danmark skal tage kampen op med myndigheder, (udover SLV), organisationer og befolkningens holdning i al almindelighed, er tiden i højeste grad inde nu.

Jo længere tid der går før der trædes i karakter, desto sværere bliver vejen.

SLV GEBYRUDVALG

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

I 2008 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 2008 gjort opmærksom på at KDA betragter gebyrerne som urimeligt høje.

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

Der arbejdes imidlertid stadig med idéen om 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.

Der kan på nuværende tidspunkt ikke oplyses om hvornår og om denne nye model indføres. KDA håber stadig på dette bliver aktuelt i fremtiden – men desværre ligger beslutningen ikke hos KDA, men udelukkende hos SLV.

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

UDDANNELSESUDVALGET

Til forskel fra sidste beretningsperiode så er det nu lykket at få godt gang i KDA's uddannelsesudvalg, men der har også været flere vigtige opgaver at tage fat på. Herunder ikke mindst de nye certifikatuddannelser som følge af EASA.

Udvalget består af dedikerede medlemmer fra de forskellige unioner, der ikke klynker over at skulle bruge nogle timer på landevejen for at være med i det frivillige arbejde i uddannelsesudvalget. Så en stor tak skal indledningsvist lyde til medlemmer af udvalget. Uden jer intet udvalg.

Udvalget startede sit arbejde med en opdatering af kommissoriet for udvalget, idet udvalget mere mente, at opgaven var at komme med indstillinger og forslag til KDA's bestyrelse på uddannelsesområdet, end det var udvalgets opgave at fastlægge KDA's uddannelsesmæssige politik. Dette henhører retsmæssigt til KDA's bestyrelse.



Et af de første initiativer, vi tog i udvalget, var at invitere os selv til møde med SLV for at drøfte de sprogtest, alle indehavere af et radiocertifikat skal gennem indenfor de næste par år. Formålet med mødet var at sondere, hvordan SLV vil stille sig til, at KDA vil etablere en sprogtestvirksomhed, således at vi kan gennemføre de nødvendige sprogtest for vores unionsmedlemmer. Som forventet var SLV positiv stemt, og vi er nu i gang i uddannelsesudvalget med at udarbejde en håndbog, således at vi kan få den officielle godkendelse af KDA som sprogtestvirksomhed. Når det er på plads, bliver næste opgave at få uddannet de nødvendige sprogtestvirksomheder, så vi kan gennemføre de nødvendige sprogtest over hele landet.

Uddannelsesudvalget har igangsat et "pilot-projekt", hvor vi vil forsøge os med - i KDA regi - at udbyde uddannelsen i første omgang til nationalt radiocertifikat. Uddannelsen skal for størstedelens vedkomne foregå som distancelearning. Vi ser frem til, at vi få sat første hold i gang, således at vi kan evaluere denne måde at udbyde uddannelser på.

På sigt kan man forestille sig, alt efter hvordan KDA's unioner stiller sig, at KDA i fremtiden skal udbyde de fællesfag, der forventes at blive for de fleste certifikater ved indførelsen af de nye certifikatregler. Unionernes opgave bliver så at gennemføre "overbygnings"uddannelsen indenfor de enkelte certifikater.

Sidst men ikke mindst skal et par linier bruges til at omtale uddannelsesudvalgets seminar, der blev afholdt i marts måned. Formålet med seminariet var at samle bestyrelserne fra alle unionerne på en gang. Så vidt udvalget ved, er det vist første gang i KDA's historie, at der er taget initiativ hertil.

På seminariet var der lejlighed til, foruden en præsentation af de enkelte unioners sport og arbejde, at arbejde med, hvordan vi gør bestyrelsesarbejdet mere interessant, og hvordan vi tiltrækker nye til arbejdet ikke kun i unionerne men også i KDA. Endelig blev lejligheden

benyttet til at fortælle nyt om de nye EASA certifikatregler, KDA's sprogtestvirksomhed og uddannelsesudvalgets igangsatte radiokursus "pilot-projekt".

BRÆNDSTOFUDVALGET

Som følge af indførelsen af afgifter på flybrændstof nedsatte KDA's bestyrelse et ad hoc udvalg, hvis formål var at sikre, at ingen "spændte ben" for hinanden (det væres sig både unioner som KDA) når der skulle fortolkes på de nye regler og ikke mindst undtagelserne hertil.

Udvalget har holdt 2 møder, hvoraf et var et fællesmøde med AOPA, og resultatet af udvalgets arbejde kan ses på KDA's hjemmeside, hvor der er offentliggjort en vejledning om brændstofafgifter.



fået den.

Herudover har KDA's generalsekretær været inde over flere konkrete sager, hvor medlemmer havde fået afslag på en bevilling til refusion af brændstofafgiften. Stort set alle afslag var begrundet i misforståelser og fejlfortolkning af reglerne på de lokale skattecentre, og d.d. har alle de af vores medlemmer - vi er bekendte med - der har søgt en bevilling til refusion af brændstofafgift,

Udvalget har opfordret alle unioner til at melde tilbage til KDA's sekretariat om alle de sager, der måtte opstå, hvor medlemmer dels ikke kan få en bevilling dels ikke kan få refusion af brændstofafgiften, således at vi i fællesskab kan vidensopsamle og ikke mindst i fællesskab videreføre de sager, der måtte opstå.

LÆGEUDVALGET

Lægeudvalget har 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 2008 behandlede udvalget fire sager hvoraf flere er afgjort positivt.

Lægeudvalget, suppleret med yderlige en øjenlæge har besvaret EASA-høring NPA 2008-17c, som er de foreslåede helbreds krav til piloter i EU. KDA har få denne faglige vurdering indgivet 12 ændringsforslag til det fremlagte forslag.

KOMMUNIKATIONSUDVALGET

I 2008 gennemgik FLYV en modernisering. Layout og design blev efter en lang drøftelse mellem kommunikationudvalget, redaktøren og trykkeriet fastlagt og beskrevet i

en designmanual. Trykkeriet, som også foretager layout har i perioden fået nye medarbejdere, hvorfor der har måttet bruges ekstra resurser på at få tingene helt på plads efter fastlæggelsen af designet.

Det nye design på FLYV er blevet rigtig godt modtaget af læserne. Se mere om FLYV under punktet FLYV.

KDA har løbende gennem året vedligeholdt hjemmesiden og beskrevet nyheder her i kort form. Derudover er der udsendt en række gratis nyhedsbreve i digital form. Nyhedsbrevene sendes til både medlemmer, myndigheder og andre interesserede. Nyhedsbrevene skal henlede opmærksomheden på aktuelle nyheder, men har ikke til hensigt at dække nyheder i uddybende form.

Den tidligere fastlagte kommunikationsstrategi blev behandlet på flere bestyrelsesmøder og der er blevet sonderet i medlemsskaren om nogen ville løfte opgaven med at opbygge et pressecenter og udbygge hjemmesidens funktionalitet. Dette er ikke lykkedes i forgangne år. Ligeledes har det været undersøgt muligheden for at ansætte en person med faglige kvalifikationer til varetagelse af kommunikationsopgaverne. Det er tanken at KDA skal kunne yde en lang række serviceydelser til medlemsunionerne inden for kommunikation, nyhedsformidling og WEB-services.

Kommunikationsudvalget har afholdt et par møder i årets løb, hvor der primært blev behandlet en bedre udnyttelse af bladet FLYV, idet unionerne opfordredes til at benytte bladet til deres indlæg. Dette er sket i forholdt til DULFU og DHPU.

FLYV

For at minimere de stadig stigende portoudgifter til Post Danmark gik FLYV i marts 2008 over til at blive distribueret gennem det princip som postvæsnet kalder Pakket Magasin Post. FLYV blev placeret i et kraftigt papiromslag sammen med andre blade og reklamer, hvor modtagerens adresse stod på papiromslaget (ikke på FLYV). Det havde den fordel, at det var billigere end andre distributionsformer, men det gav en lang række problemer for FLYV og for modtagerne af bladet, især for bibliotekerne. Hver måned var der derfor en række eftersendelser med besvær for læserne og meget besvær og udgifter for KDA. (Fra februar 2009 bliver FLYV distribueret i folieposer med modtagerens adresse på trykt på posen).

I lighed med de forrige år gav Post Danmarks behandling ("adressevask") af de fremsendte adresser stadig store problemer, da korrekte adresser ofte blev byttet ud adresser på personer, der slet ikke abonnerede på FLYV. Håndadresserede kuverter med FLYV som indhold kunne derimod godt finde frem til den rigtige person. FLYV har i kampen med distributionsproblemerne haft megen god hjælp fra brancheforeningen Dansk Fagpresse.



I løbet af foråret udarbejdede nogle medlemmer af KDA's Kommunikationsudvalg med bestyrelsesmedlem Niels Jensen som igangsætter sammen med Slagelsetryk A/S

et nyt layout for FLYV. En ny designmanual blev fremstillet og et prøvenummer produceret efter de nye retningslinjer. FLYV nr. 6 blev det første nummer i det nye layout, hvis mest synlige ændring er forsidens hovedfoto, der nu altid er lodret. Der er fra læsere udtrykt stor tilfredshed med det nye layout.

Efter at have arbejdet med FLYV i over 40 år, heraf 10 år som redaktør i perioden 1988 - 1998, trak Hans Kofoed sig tilbage ved årets udgang. Hans Kofoed skal have en meget stor tak for hans imponerende indsats gennem årene.

Wilhelm Willersted havde i efteråret 20 års jubilæum som skribent til FLYV - ikke mange andre har været så trofaste. "Willer's" artikler handlede i begyndelsen om fly, der også kunne fås og bygges som modelfly, senere fik artiklerne en historisk vinkel og de hedder nu "Historiske Vingesus". Også en meget stor tak til "Willer" for hans indsats - der forhåbentlig varer længe endnu.

Når redaktøren hver måned starter med en stak blanke A4 ark, kunne han ind i mellem godt tænke sig at der lå nogle artikler på lager. Det gør der sjældent, og det der mangler mest er artikler med svæveflyvestof. FLYV har derfor i årets løb købt svæveflyveartikler og fotos fra tyske skribenter og fået dem oversat til dansk.

FLYV er som tidligere år udkommet med 528 sider fordelt over 12 numre på hver 44 sider. Redaktør Knud Larsen er FLYV's eneste lønnede medarbejder.

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.

Flyvevåbnets bibliotek

Aftalen med Flyvevåbnets Bibliotek (FLB) har også fungeret fint i 2008. 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)

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 amtsorganisationer. 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 2008 af 20 medlemmer plus 3 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 og Anders Madsen er Rådets næstformand og Mogens Møller rådets sekretær.

MEDLEMSSITUATIONEN

Det aktuelle medlemstal pr 31. december 2008 udgør 7.073 medlemmer.

Medlemmer

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Direkte medlemmer	547	481	428	389	375	329	323	298	303	288
Dansk Ballonunion	83	91	87	83	85	86	88	80	82	83
Dansk Hang- og Paragliding Union	970	1.086	1.086	902	865	902	902	674	859	947
Dansk Faldskærms Union	2.434	2.640	2.116	2.541	2.587	2.725	2.678	2.403	2.298	2.551
Dansk Kunstflyver Union	27	23	26	40	24	20	25	32	32	23
Dansk Motorflyver Union	1.103	1.100	1.120	1.095	1.073	1.040	957	931	1.090	987
Dansk Svæveflyver Union	1.964	1.885	1.846	1.847	1.875	1.780	1.776	1.861	1.718	1.711
Dansk Ultralet Flyve Union							0	0	408	500
Fritflyvningsunionen	60	60	59	54	56	63	65	65	69	56
Linestyingsunionen	60	60	45	52	51	53	54	54	54	53
RC-Unionen	61	48	120	150	150	150	150	150	150	150
Dansk Nul G Klub						9	10	10	10	0
I ALT	7.309	7.474	6.933	7.153	7.141	7.157	7.028	6.558	7.073	7.073

ØKONOMI

Generelt

Registreret revisor Bent Madsen har været KDA's revisor i året 2008.

KDA

Regnskabsåret udviser et overskud på kr. 132.121. Året før var overskuddet på kr. 98.030.

Generelt har indtægterne i KDA været lidt mindre 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. 11.329. Denne ordning er desværre blevet reduceret væsentligt over de senere år. I 2007 var tilskuddet dog nogenlunde som i 2008 kr. Tilskudsordningen anses stadig for usikker.

I budgettet for året var afsat kr. 377.000 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 kun kr. 287.464.

Det samlede omkostningsniveau for året er på kr. 1.944.579.

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

KDA Service ApS

Regnskabsåret udviser et overskud på kr. 22.434 før skat mod et overskud på kr. 83.000 året før. Bruttoomsætningen er faldet til kr. 3.587.079 mod kr. 3.928.000 året før.

I 2008 modtog KDA portostøtte til FLYV på kr. 110.699 fra Biblioteksstyrelsen. Portostøtteordningen som giver støtte til FLYV vurderes til stadighed som delvis usikker og der budgetteret forsigtigt med indtægten.

Varebeholdningen er steget til kr. 761.195 mod kr. 569.000 året før. Dette skyldes to forhold. I 2007 foretog selskabet en nedskrivning af varelageret p.g.a. forældede vareenheder. I 2008 har større indkøb af selskabets egne produkter været nødvendige og for at opnå det fornødne dækningsbidrag på sigt, produceres varerne i et rimeligt styktal. Selskabet vil i de næste år ikke skulle foretage de samme indkøb, hvorfor dette påvirker resultatet i positiv retning i de kommende år.

ADMINISTRATION

KDA-huset

Eskadrille 225 (ESK 225) har lejet vore øvrige lokaler i den vestlige del af huset. Vi er meget tilfredse med at have ESK 225 som lejere af vore lokaler som bliver passet godt. ESK 225 har selv foretaget nogle mindre ønskede forbedringer på installationerne i den vestlige del af bygningen.

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

Butikschefen i KDA PilotShop er Svend Jensen. Svend Jensen har en baggrund som erhvervspilot og har i 2007 skullet sætte sig ind i butikkens produktprogram, systemer og rutiner. I 2008 er der gennemført flere efteruddannelser på Roskilde Handelsskole's arbejdsmarkedsuddannelser. Efteruddannelse vil løbende blive gennemført for selskabets medarbejdere.

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 varetages som hidtil af Knud Larsen.

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 er i mindre grad blevet moderniseret og nyt EDB-udstyr indkøbt til medarbejderne. Moderniseringen forventes at fortsætte i små skridt de næste år.

KDA-huset er bygget og taget i brug i 1975 og står overfor påtrængt vedligeholdelse på flere områder.

ØVRIGE AKTIVITETER

SAS-pokalen for klubledere for 2008

Pokalen tildeles Louis Røvs Hansen for de mange år som formand for flyveklubben i Sæby og de mange år i DMU's bestyrelse.

KDA's Sportspokal for 2008

Pokalen tildeles ballonpilot Philip Mundt for ny danmarkrekord i varighed i varmluftsballon.

Bilag 1 til KDA's årsberetning 2008

FAI repræsentation

FAI Vice-President: Hans Havsager

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: Anders Møller Andersen.

FAI AEROMODELLING COMMISSION (CIAM)

Delegate: Regnar Petersen.

Alternate: Luis Petersen.

FAI PARACHUTING COMMISSION (IPC)

Delegate: Niels Chr. Levin Hansen.

Alternate: Bjarne Andersen.

FAI AEROBATICS COMMISSION (CIVA)

Delegate: Poul E. B. Nielsen.

Alternate: Lennart Wahl.

FAI MICROLIGHT COMMISSION (CIMA)

Delegate: Hans Havsager.

Alternate: John K. Carlsen.

FAI HANG GLIDING AND PARAGLIDING COMMISSION COMMISSION (CIVL)

Delegate: Scott Torkelsen.

Alternate: Niels Jørgen Askirk.

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

Delegate: Hans Chr. Hoeck.

Alternate: N/A

**FAI AEROMODELLING TECHNICAL SUB-COMITTEE F4 SCALA
MODELS**

Delegate: Henrik R. Sommer.

Alternate: N/A

**FAI ENVIRONMENTAL COMMISSION
(CIE)**

Delegate: Søren Pedersen

Alternate: N/A

Bilag 2 til KDA's Årsberetning 2008

Udvalg m.v.

Teknik- og Luftrumsudvalget:

Per Wistisen, formand
Ole Kobberup
Jens Kammer
Mogens Hansen
Hans Havsager
Niels Jensen
Anette K. Larsen
Søren Sarup
Anders Madsen, sekretær

Miljøudvalget:

Søren Pedersen, formand
Henrik Feldt-Rasmussen
Jens Kongsbak
Hans Vixø
Peer Bak
Louis Røvs Hansen
Vagn Jensen
Peter Andersen
Anders Madsen, sekretær

Uddannelsesudvalget:

Kim Jensen, formand
Henning Romme
Helge Hald
Rune Balle
Hjalmar Nielsen
Ole Gellert Andersen
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:

Niels Jensen, formand
Knud Pinholt

Arne Panduro
Per Svendsen
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

Juridisk sagkyndige:

Jørgen H. Krogh
Carl Peter Lauridsen

KDA's repræsentant i SLV's gebyrudvalg:

Knud Nielsen
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:

Aksel C Nielsen, medlem af museets repræsentantskab
Bent Holgersen

KDA´s regionsrepræsentantorganisation 2008

Region Hovedstaden

Området repræsenteres af Søren Pedersen, Baunehøjen 13, 3320 Skævinge

Region Sjælland

Områdets repræsentation er ikke besat på nuværende tidspunkt

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

<slut>