

DULFU Formandsmøde 10.maj 2025

EKOD Hans Christian Andersen Airport, Lufthavnsvej 131, 5270 Odense N

Referat

Per Horn, formand DULFU, bød velkommen, 17 klubber er repræsenteret. Oplyste at mødet bliver optaget, så vi har styr på, hvad der bliver sagt.

Mødet er tænkt for en bedre dialog med klubberne, vi skal lære af vores fejl.

Per Horn giver en uforbeholden undskyldning til Trike piloterne. DULFU havde taget kontakt med DHPU om adm. Af trike. Vi skulle selvfølgelig have talt med trike piloterne – UNDSKYLD – det var en fejl.

Har der været andre fejl, beklager vi, men det er vores opg. At adm regler i BL9-6 og ULHB.

Per Horn foreslår at Mads Thomsen bliver ordstyrer. I referatet skal vi samle guldkorn, men vi kan ikke tage beslutninger som på Repræsentantskabsmøde, men vi kan drøfte tingene på grundlag af det, der er sendt ud til formændene ifm. Formandsmødet.

Vi har fået et afbud fra Viborg, Klaus Møller har sendt mail. Klaus har et spørgsmål, han ønsker svar på. Måske kan forsamlingen svare på det, da Viborg synes der mangler afklaring.

Den 15. april modtog alle klubber en anonymt advokatskrivelse, der har til formål at så tvivl om repræsentantskabsmødet. I mailen refereres til 4 unavngivne klubber I mailen, men ingen har taget ansvar for skrivelsen. Vil dem der har betalt advokaten og står bag skrivelsen stå frem og stå ved med navn og om det også er deres respektive klubs holdning?

Kan nogen sige, hvem der har lavet advokatundersøgelse. Det var Viborgs spørgsmål, vi håber i løbet af dagen, at kunne give svar på det.

Mødedeltagerne præsenterede sig:

Søren Kringel, Mfk Himmerland, UL Repræsentant

Olav Søndergaard Poulsen fra Østjysk UL Flyveklub – stedfortræder for AN, formand

Peter Maarssø – Fyns UL – stedfortræder for Gert Ruelykke Damsted, formand

Anders Bryndum, Midtsjællands Motorflyveklub UL afd, stedfortræder for Jens Jensen, UL formand

Martin Larsen, Vamdrup Flyveklub, formand

Jimmy Madsen, Thisted Flyveklub, formand, må desværre gå 10.30 pga. konfirmation

Nicki Slot Søgaard, Stauning Flyveklub, formand

Jakob Reinholdt Knudsen, Søhøjlandets UL-Flyveklub, formand, (går også inden kl. 12)

Benjamin Bjerring, Herning UL Flyveklub, formand

Peer Bybjerg, Horsens Flyveklub, formand

Ingvar R. Olsen, Sindal Flyveklub – stedfortræder for Ebbe P.Jensen, formand

Thomas Wittrock, Holbæk – stedfortræder for Boye Sass, formand

Ole Gellert Andersen, Luftsportsforeningen – stedfortræder for Jacob Graae, formand

Jan Petersen, Gørlev UL Flyveklub, formand

Jens Neergaard, EKSA Sæby Flyveklub – stedfortræder for formand som UL repr.

Steen Ole Nielsen, Flyveklubben Albatros, formand

Anders Jørgensen, Flyvechef -DULFU

Simba, Uddannelseschef - DULFU

Lone Hansen, sekretariat, DULFU

Helge Hald, Materielchef, DULFU

Jørgen Gram, Haderslev UL-Flyveklub, formand – kasserer DULFU

Kim Moltved Christiansen – Miljø - DULFU

Per Horn, Fomand - DULFU

Mads Thomsen, Nordjyllands UL-Flyveklub, formand – bestyrelse, Event- DULFU

Mads Thomsen gennemgik dagsorden:

Drøftelse om vores regler og bestemmelser:

- Er der noget, som kan ændre for et gøre ting mere smidigt?
- Er der noget, som er for stramt eller unødvendigt?
- Hvordan sikre vi en høj flysikkerhed?
- Hvordan og hvor meget skal vi dokumentere vores aktiviteter. (log)?
- Flyvedligeholdelse, reparation og syn.
- Certifikat uddannelse, PFT, omskoling.

Advokatbrevet, hvad bunder det i?

Jørgen Gram forklarede, at vi har stillet en advokat 3 spørgsmål og fortæller konklusionen, slides med brevet vist på whitescreen (se advokatens fulde svar vedhæftet)

Advokaten foreslår ændring af vedtægterne til næste repræsentantskabsmøde til: "Underskrives på vegne af klubben som tegningsberettiget". Bestyrelsen sender det ud som forslag ved næste Repræsentantskabsmøde.

Hvis man er tegningsberettiget for klubben og valgt af UL-medlemmerne, så er man tegningsberettiget overfor DULFU i forbindelse med fuldmagt ved Repræsentantskabsmødet.

Der blev diskuteret, at 2 repræsentanter for en klub på Repræsentantskabsmødet havde fået udleveret stemmesedler, uden at have fuldmagt. Klubbens formand dukkede først op senere, medbringende fuldmagterne. Ved registrering af deltagere var der pres på, men stemmeantal for pågældende klub, stemte med de personer, som fik udleveret stemmesedler. Det skal DULFU være mere skarpe på ved næste Repræsentantskabsmøde, der bør kun være adgang for dem, som har tilmeldt sig med navn på forhånd. Normalprocedure i andre unioner.

Situationen omkring Thisted's fuldmagter på Repræsentantskabsmødet blev bragt op og diskuteret. Viborg UL kunne ikke være tilstede, men havde stillet spørgsmål om, hvem der stod bag brevet fra advokaten. Ingen ville stå frem, men Jens Jensen fra Ringsted blev nævnt som værende alene om henvendelsen til advokaten. Jens Jensen var ikke tilstede, Midtsjællands Motorflyveklub var repræsenteret ved Anders Bryndum.

En ret stor gruppe klubber, ifølge Fyns flyveklub, vedkendte sig at være en del af, at have stillet mistillid til bestyrelsen og havde stemt for Jens Jensen som ny formand for DULFU. Klubberne føler sig kørt over, ikke hørt af bestyrelsen og mangler information, hvilket er årsagen til mistilliden.

Det tager bestyrelsen til efterretning og vil fremover arbejde for mere åbenhed og information løbende. Bestyrelsen gav også udtryk for, at alle konstruktive forslag er velkomne.

Også bad bestyrelsen om, at medlemmerne, i stedet for at diskutere på FB og lign. retter henvendelse til bestyrelsen, som så ville have mulighed for at undersøge evt. spørgsmål, det være sig materiel eller uddannelse, og give det faktuelte, korrekte svar.

Det blev foreslået at lave et formandsforum som, evt. inden Repræsentantskabsmøde kunne mødes og afstemme evt. ønsker, indlæg. Derudover kan et sådant forum fungere som ERFA til udveksling af erfaringer, hvilket var ønsket af flere formænd.

Bestyrelsen DULFU

Ros til bestyrelsen for at tage sig af de tunge ting, f.eks. EASA stof og kontakten med Trafikstyrelsen, så medlemmerne kan koncentrere sig om at flyve.

Medlemmer påpegede, at DULFU er et godt sted, herunder at vi har kryds compliance mellem EASA flyvning og UL flyvning, hvor vi har ret til at opretholde nogen rettigheder, også ved at flyve UL. Og omvendt. Det skal vi jo være rigtig glade for, det er forretningsomfang der virkelig er stærkt for DULFU, fordi det er en lowcost måde at flyve på. Og så må vi finde os i, at de her måder at gøre det på det bliver altså mere og mere ens og fulgt op på. Og det vil vi blive målt på, af myndighederne, at vi lever op til det. Ellers mister vi vores rettighed til det.

Nogen snakker om DULFU som et "væsen", som skattevæsenet – men sådan er det ikke. Den bestyrelse der sidder er også piloter og brugere. DULFU er ikke et "væsen", DULFU er medlemmerne.

Man mødes en gang om året til Repræsentantskabsmøde hvor man orienteres om hvordan det er gået og hvad man har til hensigt at gøre fremadrettet. Der dukker masser af ting op, henover året, som bestyrelsen skal tage beslutning om, det har medlemmerne valgt bestyrelsen til. De har valgt den repræsentation, til at tage de beslutninger for medlemmerne. Derfor kan bestyrelsen ikke ringe til et enkelt eller to medlemmer hver eneste gang der skal tages stilling, siges ja eller nej til noget. Det er praktisk umuligt.

Frivillig/ betaling

Det blev påtalt, at bestyrelsen har valgt at flykontrollanterne skal betale forsyn af deres egne fly, noget som har været gratis for dem igennem flere år. De må, som alle andre, betale 500 kr. hvert andet år. Det samme gælder for bestyrelsesmedlemmer, som ligeledes har haft gratis flysyn.

Bestyrelsen burde have informeret flykontrollanterne, inden det blev vedtaget.

Snak omkring hvem i en frivillig organisation, der skal have betaling, udover kørsel (Bestyrelse, Kontrollanter, flykontrollanter og ?) Bestyrelsen får et beløb på kr. 3.950 til dækning af telefon, kontorartikler og porto pr. regnskabsår.

Undren fra salen over, at flykontrollanter kan syne egne fly.

Situationen om Thisted's fuldmagter på Repræsentantskabsmødet

Afslutningsvis gik snakken gik tilbage til Repræsentantskabsmødet og Thisted's fuldmagter, Per Horn forklarede indgående, hvordan sagen var opstået og at konsekvensen i Thisted havde været, at der er kommet ny formand.

Der blev fra salen givet udtryk for, at nu skal den sag lukkes og at man fremover må ordne den slags situationer lokalt.

Frokostpause afholdt i 45 minutter

Der blev taget en kort snak om regler og bestemmelser og DULFU håndbog.

DULFU er under nogle rammer, EASA, Luftfartsloven, BL9-6 og Trafikstyrelsen, og så har vi vores UL Håndbog. UL-håndbogen er den der er nemmest, at få ændret, men vi skal snakke med Trafikstyrelsen, for at få det godkendt. De andre er lidt sværere. Måske får vi en chance her inden så længe for at lave lidt på BL9-6, så der bliver et arbejde der.

Når vi snakker rammer, hvilke ting kan vi så ændre i DULFU fremover?

Nogen ting gør vi for besværligt, kan vi gøre det mere smidigt?

Vi snakkede om flysyn, der kan være store eller små ting som I kan sige, ” hvis I ændrer det, så bliver det nemmere for os”. Det kan også være noget, der er blevet for stramt eller unødvendigt.

Sikkerhed, hvordan sikrer vi en høj sikkerhed på vores fly? Hvor høj skal den egentlig være? Her tænkes på både mekanisk og på uddannelsesområdet. Hvordan sikrer vi, at tingene er i orden.

Så er der vores dokumentation. De fleste skriver i den blå logbog og skriver også ind, når der er fløjet en time i flyet. Hvad når I laver service? Husker I også at skrive det ind eller hvis der er gået en lille ting galt. Hvor meget skal vi dokumentere?

Vi skal nok på ingen måde over i noget CAO eller CAMO el.lign. det bliver meget besværligt, men på en eller anden måde skal vi kunne dokumentere hvad det er, vi har gjort ved flyet. Når en flykontrollant står ved flyet, så skal han også kunne se, at det har været vedligeholdt. Vi kan tage en snak om, hvor meget skal vi der.

Hvor meget skal vi vedligeholde vores fly, hvem må vedligeholde, hvad må vi vedligeholde?

Hvor meget må vi reparere? Et hul i lærredet, må jeg selv reparere det eller skal jeg have en der har styr på lærred, et værksted eller hvad skal jeg? Flysyn, hvordan skal vi gøre det. Er det godt nok i dag? Eller skal vi ændre på det.

Uddannelse, vi har vores certifikatuddannelse. Er den som den skal være, er der nogen ting vi kan ændre?

PFT/ Omskoling. Gør vi det på den rigtige måde? Laver vi PFT på den rigtige måde?

Konstruktive tanker fra instruktører og forslag modtages gerne.

Et medlem nævnte, at det er godt med input til ønsker, men husk at vi ikke bestemmer alt i DULFU selv. Meget af det kommer fra Styrelsen, så man skal nok passe på ikke at slå for stort op, ”kom med alle input”, for med meget af det bliver vi sendt hjem med igen.

Det er ikke ensbetydende med, at man ikke skal komme. Folk skal bare være opmærksomme på, at fordi man kommer med input er det ikke ensbetydende med at det bliver vedtaget.

Planen er at DULFU kommer rundt til Temamøder til efteråret for at høre holdninger, så kom endelig med input, forslag og idéer.

Uddannelsesområdet

En klub mente, at det var for omstændigt med de karakterer der skal gives til eleven for hver norm. Baggrunden herfor er, at DULFU efter krav fra TS for at få 600 kgs klassen havde lavet en uddannelsesorganisation, som ligner en DTO i EASA-sproget (Deklareret Træningsorganisation), og i en sådan vurderer man elevens præstationer med karaktererne fra 0 – 3'. En mødedeltager mente karaktergivningen var meget enkel, idet det kun er 3 karakterer, eksempelvis kan gives 3/ topkarakter, hvis eleven klarer øvelsen rigtigt godt. Rapporteringssystemet i elevloggen

På uddannelsesområdet er der i gang at luge ud, småt og stort. F.eks. typeomskoling. Scan af typekort, sende til Sekretariatet. Efter skriftligt kontakt med Trafikstyrelsen, er det nu lavet om og skemaet skal ikke længere sendes til Sekretariatet. Det er processen, kommaflytning i ULHB kræver tilsagn fra Trafikstyrelsen som siger god for det.

Ole Gellert Andersen er kommet med et godt bud på, hvordan vi kan reducere den administrative del og papirarbejdet omkring skilltest. Det er på TODO bordet og er en drøftelse der skal tages med Trafikstyrelsen.

Uddannelsesudvalget er 6 personer, der hjælper én person. Hvis der er konstruktive forslag med begrundelse så kom med dem. Vi ser ikke Trafikstyrelsen som en fjende, men nogen vi skal have dialog med og faktisk begrunde hvorfor den ændring skal træde i kraft. De siger, "kan du komme med en begrundelse, så laver vi det om". Det er det, vi har oplevet indtil nu.

Procedure ved f.eks. skilltest findes i ULHB.

Materielområdet

Materielchefen oplyste, tidligere kunne vi kun importere fly som kom med Kennblatt fra enten Tjekkiet, Tyskland, England eller Sverige. Det er nu ikke længere tilfældet. Når vi får godkendt det, der ligger derovre nu, så kan I komme med en fra Bangladesh. Hvis ellers papirerne viser, at den kan godt flyve i Danmark, så får den lov til det.

Det er den ene ting, vi har prøvet at ændre. Det ligger stadig derovre, men de har accepteret det som sådan.

Prøveflyvning, når vi fik et nyt fly til landet, så skulle det flyve i 25 timer, det er kun første eksemplar af flyet der skal det nu, de efterfølgende eksemplarer skal flyve 5 timer. Også en nedsættelse der.

Så har vi de her Blå mærker. Det er kun hvis ikke vi kan identificere en propel eller et flystel, de skal bruges. Det vil sige at i langt de fleste tilfælde, så skal vi ikke bruge dem mere. Det afventer endelig godkendelse af Trafikstyrelsen.

Ønske fra medlem om, at man straks får meddelelse om sådanne ændringer, gerne når de er på vej. Det kan ikke lade sig gøre, før det er godkendt af Trafikstyrelsen. Der vil blive en masse korrespondance til mange medlemmer, der i princippet slet ikke har interesse i det.

Ønske om et åbent forum, hvor bestyrelsen kan lægge al korrespondance ud med f.eks. Trafikstyrelsen. Det vil være utroligt tungt at skulle håndtere uploads og sortering, mange sager er kun på "snakke"niveau, så at skulle forholde sig til en mængde skriftlig korrespondance, er nok også for voldsomt for de fleste medlemmer.

Afsluttende bemærkning inden 600 kg.

Afsluttende gjorde et medlem opmærksom på, at det er ikke en professionel bestyrelse, DULFU har. Det er ikke folk der får løn for deres indsats. Det er folk som har et arbejde, de fleste af dem, ved siden af. Alle sammen et eller andet sted er amatører her, og hvis der er så høje krav til en bestyrelse, så kan man sige, medlemmerne kunne måske nok have ambitioner om engang at bruge noget tid på det, men så kan man godt blive skræmt væk, hvis kravene er så høje, som der nogen gange bliver givet udtryk for

Vedr. 600 kg

Svar fra Transportministeren



600 kg. UL-Fly Implementering

Transportministerens svar og mandat til DULFU:

Jeg bakker derfor op om en forsvarlig forhøjelse af vægtgrænsen og vil foreslå, at DULFU udarbejder et udkast til, hvilke opdaterede krav til **uddannelse, vedligeholdelse og luftdygtighed m.v.** DULFU finder passende i forbindelse med en forøgelse af vægtgrænsen fra 450 kg. til 600 kg. Herefter kan DULFU gå i dialog med Trafikstyrelsen med henblik på at opdatere reguleringen og hæve vægtgrænsen.

Jeg mener ikke, at det er en statslig opgave at bestemme sikkerhedsniveauet, **så længe der ikke er risiko for andre luftfartøjer eller personer på landjorden.**

Svaret på vores henvendelse til Transportministeren blev fremlagt. Han bakker op om en forsvarlig forhøjelse af vægtgrænsen og vil foreslå, at DULFU udarbejder et udkast, hvilke opdaterede krav til uddannelse, vedligeholdelse og luftdygtighed mv, som DULFU finder passende.

I tidligere forhandlinger med styrelsen satte de dagsordenen, nu har han spurgt brugerne, hvad ønsker I? Han giver os mandat, det er nyt indenfor styrelsen, det har vi aldrig oplevet før.

Det skal vi naturligvis benytte os af 100%. Vi taler naturligvis til Trafikstyrelsen på en pæn og ordentlig måde, som altid. For 3 år siden fik vi blankt afslag på 600 kg, de ville endda ikke forhandle med os efterfølgende. Ministeren skriver også, at han ikke mener det er en statslig opgave at bestemme sikkerhedsniveauet, så længe der ikke er risiko for andre luftfartøjer eller personer på jorden.

Det er jo det, vi altid flyver efter. Nu skal vi ind og bevise, at vi IKKE er til fare for nogen i luftrummet og på jorden. Hvis vi kan det, så er det dem der skal komme med dokumentationen, hvis de mener vi er til fare. Tidligere var det os der skulle komme med dokumentation for, at vi nu er så sikkert flyvende, som vi tror, vi er.

Strategi for implementering af 600 kg



600 kg. UL-Fly Implementering

Strategi:

Indførelse af 600/650 kg. UL-fly uden nogen ændringer i det nuværende regelsæt vedrørende **uddannelse, vedligeholdelse og luftdygtighed m.v.**, jævnfør det tyske regelsæt vedrørende MTOM og stall hastighed:

• Tomvægt max.	385 kg.
• Pilot og passager på hver 100 kg.	200kg.
• Fuel til 1 times flyvning	15 kg.
• MTOM	600 kg.

Hvad er så vores strategi? Det er indførelse af 600/ 650 (det er søfly m/pontoner, som får ekstra 50 kg) uden ændringer i det nuværende regelsæt vedr. uddannelse, vedligeholdelse og dygtighed.

Det er det, vi skal komme med udkast til jævnfør det tyske regelsæt vedr. vægten og stallhastigheden.

Det er DULFUs strategi. Vi vil sørge for, så vidt vi kan – vi ved det ikke – men det er det vi arbejder 100% på, det regelsæt vi har NU, det fortsætter uændret.

Og det der er mest vigtige i Europa er, de har heller ikke ændret noget med certifikat, de kører stadigvæk på deres nationale ultraletcertifikat. Det er måske noget styrelsen vil gå op i, LAPL for at flyve ultralet, nej, det kan DULFU ikke se nogen begrundelse for.

Vi er IKKE interesseret i at stramme nogen regler, hvis vi kan undgå det. De tyske regler, som de stort set har i hele Europa, det er tomvægt, den er max. 385 kg. Pilot og passager på hver 100 kg. Skal der kunne være i flyet. Og fuel til 1 times flyvning. Så mangler der 15 kg, det svarer til en 17-19 liter, så kan man flyve en time. Det giver alt i alt MTOM på 600 kg. Det er den de fleste ultralette unioner kører med, fordi det er de tyske regler. Hvis man har et fly der er produceret i Sverige, Tjekkiet eller Slovakiet, hvis de vil sælge deres fly til Tyskland, som er det største marked, så skal de følge de regler. Fabrikkerne er derfor helt klar på at det er på den måde, de skal have typegodkendt deres fly.

Der produceres stort set kun 600 kg. Fly i dag. Og det vil sige, de bliver tungere, fordi nu har de jo lidt mere MTOM og tage på af. Dem importerer vi så som 450 kg. Fly, så vi får et større problem siden 600 kg. Er kommet. Men så køber man jo et typegodkendt 600 kg. Fly, hvis man køber et nyt fly. Den må du så kun flyve en person i, fordi den vejer så meget.

På uddannelsesområdet forventes der ikke yderligere krav. Det der sket de sidste 6-7 år er, at uddannelsesudvalget har arbejdet virkelig hårdt på at genbruge de gamle uddannelsesnormer, omskrive dem til nye normer, med de samme krav. Det er bare skrevet lidt anderledes, det er sat op lidt anderledes, nu kalder vi dem "V" osv, og der kommet lidt mere præcist om fart osv.

Der er ikke kommet yderligere stramninger på uddannelsesområdet, det er omskrivning til det Trafikstyrelsen har forlangt, for at vi får 600 kg. Men lad os se hvad Trafikstyrelsen lægger ud med.

Implementering – forslag til BL9-6**600 kg. UL-Fly Implementering****Bemærkninger i Lov om Luftfart - Luftdygtighed:**

Den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse forventes blandt andet udmøntet ved førstkomende revision af de bestående Bestemmelser for Civil Luftfart (BL 9-6), der fastlægger de krav, der er nødvendige for, at luftfartøjer, der ikke er omfattet af EU-reguleringen, kan leve op til de internationale krav til luftdygtighed, således som disse fastsættes af ICAO.

Forslag til tekst i BL 9-6:

- Ultralette luftfartøjer skal have en luftdygtighed, der lever op til de internationale krav til luftdygtighed, således som disse fastsættes af ICAO med en maksimal MTOM på 600/650 kg. og en maksimal stall hastighed på 45 kt.

3

Hvad skal der ske med eksisterende 450 kg. Fly. Og kan vi få dem opgraderet til 600 kg.

Vi er kommet ind i Luftfartsloven nu, det forventes udmøntet ved førstkomende revision de bestående bestemmelser for civil luftfart, altså BL9-6, som ikke har været ændret siden 2008.

Det betyder at typegodkendte i Tyskland, Tjekkiet mv., de er typegodkendt til at opfylde ICAO's krav om luftdygtighed. Det er ikke et ICAO certificeret fly. Det er kun certificerede fly, der har den betegnelse, men det er bygget til luftdygtighed der svarer til de bestemmelser, der findes i ICAO.

Det er kravet for at må flyve 600 kg, ja i det hele taget for at må flyve, også 450 kg. Osv.

Hvad så, hvis vi har et fly som ikke har en typegodkendelse, det har alle vores fly, men ikke en typegodkendelse til 600 kg., men kun en typegodkendelse til 450 kg?. Så kan den godt blive opgraderet til 600 kg., hvis man kan dokumentere at den opfylder kravene om luftdygtighed iflg. ICAOs regler. Det er noget vi skal snakke nærmere med Trafikstyrelsen om, NÅR vi har fået 600 kg.

Fordi dette her kommer jo faktisk efter, vi har fået 600 kg. Vi kan jo ikke tage 2 skridt på én gang. Vi skal først have 600 kg., og så kan vi begynde at arbejde på at få opgraderet de fly, der kun har 450 kg. Men hvordan det skal foregå, detaljeret, det kan vi ikke sige noget om.

Nogen fly, bla. fra Tjekkiet som jo er godkendt til f.eks. 550 kg, men jo hører til i 450 kg. Klassen. De er per automatik så også omfattet hvis de har en typegodkendelse som nævnt før. Man har også i Tyskland en C42, den er godkendt. Da skal man lige lave nogle modifikationer og nogen ændringer, forstærke understel mv. Så kan man få

De fleste EU lande der flyver UL, de bruger de regler her, også med hensyn til opgradering. Det gør Tyskland også. Der flyver de med 540 kg, men det må vi ikke i vores, de er jo ikke modificeret, som de gør i Tyskland, på den model. Det er klart, luftdygtigheden skal være i orden. Det er jo vores egen sikkerhed. Det står der tydeligt i de nye bestemmelser.

Hvis man spørger dem i Tjekkiet, som vi har gjort, hvad kræver jeres fly for at kunne få en typegodkendelse. Det kræver at de er bygget ifølge de foreskrifter, som ICAO har. Ellers kan de ikke få en typegodkendelse. Og så må vi ikke flyve i dem. Så simpelt er det.

GA fly, altså motorfly, Piper mv., de har jo en ICAO certificering. Det har vi ikke, men vi kan bygge flyene så de holder sig indenfor den standard.

Hvis der er et fly som bliver bygget i Tjekkiet, som har en typegodkendelse, så kan vi importere dem direkte uden videre. Hvis de har en typegodkendelse på 600 kg., så kan vi importere dem. Også i dag.

Det er først for nyligt, vi har fået den skrivelse, som vi har kunnet sende ud. Så det er først nu, Trafikstyrelsen kan se der er noget, de skal have kigget på. Så venter de kun på at vi får lavet et udkast, og der har vi været noget forsinket på grund af al den ballade der har været her i det sidste stykke tid, efter Repræsentantskabsmødet, så det har forhindret os. Meget tid er brugt på mails, desværre.

Strategi implementering 600 kg-fortsat

Vi tænker politisk ift. indførelse og 600 kg. Står allerøverst. Politisk set er det ikke klogt at begynde at tage en masse ind, før vi har fået 600 kg. Når vi får 600 kg., så kan vi begynde at skubbe nogen op.

Det er for at få de nye fly der kommer, når der kommer nye fly fra nu af eller der hvor strengen bliver slået, så skal de ind som 600 kg. Så skal vi til at kigge på det "lag" af fly der er kommet de sidste 3-4 år, som folk har købt i den gode tro, at de kunne blive 600 kg. SÅ skal vi til at kigge på det eksisterende flynet.

Men vi tager det i step, for vi har den idé, at når først vi har de 600 kg., dem der kommer ind som nye nu, at de bliver 600 kg, så er vejen ligesom banet for de andre. Vi kan godt risikere, at styrelsen står meget på bagbenene, der kan gå både 2 og 3 år, inden vi får det på plads. Den tålmodighed, den må man have. Desværre.

Forslag til hvad der KUNNE komme til at stå i en BL:

Forslag til tekst i BL 9-6:

- **Ultralette luftfartøjer skal have en luftdygtighed, der lever op til de internationale krav til luftdygtighed, således som disse fastsættes af ICAO med en maksimal MTOM på 600/650 kg. og en maksimal stall hastighed på 45 kt.**

Der bliver ikke nogen ny klasse, det bliver ens for alle. Ens uddannelse, ens materiel osv.

Det er vigtigt at sige, det er OP til 600 kg. Alle fly der kommer ind bliver 600 kg., hvis producenten siger 545, så er det 545. Så det er OP til 600 kg.

Det er sagt HELT KLART inde i Trafikstyrelsen, når vi får 600 kg, bliver der IKKE rørt ved 450 kg. Hvorfor gør der ikke det? Fordi 450 kg fly, det er inde i EASAs grundforordning, Annex I.

475 kg. til 600 kg. er reguleret i EASA Forordning under OPT-OUT fly, der også er nationalt regulerede fly, som det pågældende EU-medlemsland kan beslutte at indføre, hvis de ønsker det. Det har Trafikstyrelsen indtil videre ikke ønsket at indføre i Danmark.

Opfordring fra Per Horn til, hvis nu I finder på et eller andet, I gerne vil spørge om, SÅ RING til mig! RING til Per, i stedet for at begynde at konferere ude i klubben.

Strategien er, at få vi gør alt det bedste for at vi kan for at få 600 kg på den lempeligste måde.

Slide 3 ønskes sendt ud som PDF, med et mærkat over, UNDER UDARBEJDELSE eller FORSLAG. Så alle ved det, men at der ikke er vedtaget noget.

Mødet slut kl. 14.15