

Motivation for efterfølgende handlingsplan for KDA

De fleste unioner har personale ansat til at administrerer medlemmerne, og de opgaver som bestyrelserne og vedtægter tilsiger. En enkelt af de store unioner køber sig til de pågældende arbejder. Det kan være forskelligt om man lejer eller låner faciliteter til kursus, møder m.m.

Unionerne i KDA er af forskellige størrelser i antal af medlemmer, stor spredning i interesserne og forskellige vilkår.

KDA er eneste organ som binder sammen.

For det enkelte medlem er der forskel på hvordan man kan dyrke sin hobby/idræt/sport.

For nogles vedkommende kan man klare sig uden nogen form for tilknytning af KLUB/UNION eller KDA, for andre er det betingelse at være medlem af en KLUB/UNION/KDA. Det meste er lov betinget. Det hele reguleret i vedtægter for det enkelte medlem gennem de nævnte organisationer.

Derfor skal nogle organisationer levere et produkt som er nødvendig for at flyve, og dermed er udgiften for at deltage (kontingentet) uundgåelig, for andre organisationer er det nødvendigt at levere et produkt som man kan se en fordel af, og dermed gøre sig fortjent til udgiften (kontingentet).

Til den sidste del hører KDA som ikke altid kan måles på produktet. Set i bakspejlet har KDA de sidste 5-6 år udnyttet mulighederne for kontante vindinger til en række unioner i form af benzinafgifter, sprogtest som har og stadig sparer millionbeløb for en del af de tilsluttede unioner/medlemmer. Mødedeltagelse i forskelle fora for at arbejde for ændringer til gavn for luftsporten, eller for at undgå skade, kan ikke måles.

Den nuværende formand har siden sin tiltrædelse med en konkurstruet økonomi og personaleskift, arbejdet ihærdigt for at få KDA på fode igen, og til igen at kunne blive en organisation med slagkraft og formidling af knowhow på tværs i forhold til forskellige myndigheder, på områder som ikke er dækket af de enkelte organisationer. Dette i forhold til vedtagne emner på repræsentantskabsmøder, og i henhold i vedtægter. KDA's bestyrelse har den opfattelse og arbejdet ud fra, at man under ingen omstændigheder skal blande sig i de enkeltes unioners interne drift, men på de tilsluttede medlemmer/unioner vegne at søge størst mulig indflydelse på relevante områder med interesse for flyvning som vedtaget, da den nuværende formand tiltrådte, og kan derfor ikke levere en direkte målbar beløb i forhold til kontingent. **Eksempelvis udarbejdelse af tekst til kommende ny BL omkring Radiocertifikater, hvor man har en betydelig mulighed for på mange kommende medlemmers vegne, at spare store gebyrer hvis/når den bliver vedtaget i det nuværende udkast. Dette er sket allerede i udkastarbejdet i TBST. BLen er stadig ikke sendt i høring grundet mandskabs mangel i TBST**

Bestyrelsen har hidtil haft den holdning, at en organisation med en fast medarbejder som minimum er en forudsætning for et konstruktivt arbejde i KDA, og at KDA huset er et værdifuldt aktiv for branding, husleje, mødelokaler m.m.; et nødvendigt fast samlingspunkt for Unionerne, og gerne medlemmerne.

I DSvUs perspektivplan fremgår det også at det er svært at fastholde frivilligheden under afviklingen af klubaktiviteter, at det derfor kan blive nødvendigt med en form for aflønnet afvikling af flyvningen. Dette er sammenfaldende med bestyrelsens opfattelse, at man ikke kan satse stort på frivillighed i fremtiden, som det ene fremsatte forslag bygger på.

DMU har konstateret i forbindelse med overgangen til EASA regler, at man ikke længere har den samme gennemslagskraft i TBST som tidligere grundet lovgivningen og nye ansættelser i TBST. Her vil et samarbejde på tværs af unioner samlet gennem KDA give en ekstra gennemslagskraft. Eksempelvis har erhvervsflyvningens sammenslutning via deres formand/sekretær betydelig større gennemslagskraft højere op i systemet end KDA og unionerne på nuværende tidspunkt har, **også selv om flere af deres medlemmer kan selv.**

For nylig er der klaget over afviklingen af fælles unionsmøder med indhold, hvor TBST ikke var effektive p.g.a. mødelederen. TBST har nu meddelt, at man nu vil afholde møder med de enkelte unioner efter behov. Nogle unioner fandt emnerne ensidigt, det var mest DMU problemer, dette afspejler blot problematikken omkring overgang fra nationale regler til EASA regler og tolkningen af disse som i stor grad har ramt alle motorflyvere. Dette betyder reelt at alle unioner vil hører mindre om hinandens problemer. Her vil KDA Generalsekretæren kunne have en ny rolle ved at deltage i alle unioners møder med TBST, for at kunne formidle viden som har interesse for andre unioner, men igen, ikke målbar.

De nyligt afholdte møder i det nedsatte udvalg har afsløret stor uenighed, hvor et flertal af unioner repræsenterende et mindretal af medlemmer. Der har været fremsat et forslag om reducere af KDAs budget bl. a. med begrundelse i et for højt kontingent i forhold til værdien af dette.

Der har også været stor misforståelse omkring at KDA ikke har uddelegeret FAI rettighederne og forståelse omkring henvendelsen til DIF. Det forholder sig således at de tildelte beløb selvfølgelig tilgår rette steder, men målet er at åbne mulighederne for de resterende unioner/medlemmer således de får samme mulighed, og det vil selvfølgelig betyde en samlet større tildeling.

Ved gennemgang af kontingentstørrelse og dette i forhold til hvad man opnår ved kontingentet er der stor forskel mellem de enkelte unioner men også i forhold til medlemstal af disse.

Nogle har stor glæde af kontingent til FAI, idet de har mange konkurrencedeltagere, andre har færre glæder, og andre har ingen glæde heraf.

3 unioner får tilskud fra DIF, og resten får ingen.

Der er også konstateret særdeles stor uenighed på andre områder omkring driften af KDA, og her har igen et flertal af unionerne størst udbytte af kontingentet/KDA med et mindretal af medlemmer, mod et mindretal af unioner med mindst glæde af kontingentet med et flertal af medlemmer.

Handlingsplan

Dækkende frem til repræsentantskabsmøde 2019

I perioden arbejdes der på følgende:

KDA og bestyrelsen arbejder som hidtil.

KDA uddelegere FAI tilladelserne som hidtil til de nuværende modtagne unioner, medens forhandling med DIF pågår.

Der afholdes møder med henblik på nødvendige ændringer i vedtægterne, herunder evt. rotation af formandskabet.

På baggrund af de kommende 2 arbejdsår vurderes dette ved sidste formandsmøde inden arbejdsårets udløb i 2019.

Forsøge at overtage opgaver fra TBST, herunder omregistrering af GA motorfly, Teoriprøve startende med PPL teori, og dermed basis til også at løfte for øvrige unioner, hvis/når vilkårene for dem ændres, samt evt. mulighederne jævnfør ny BL 6-08 for at kunne afholde radioprøver.

Søge nye indtægtskilder for forbedring af økonomien, ved mulige optagelser af nye unioner, udlejning af lokaler til flyvelæge.

Videreføre nuværende udvalg jævnfør vedtægterne.

Udvide med et særudvalg (kaffeklub) med faste mødeintervaller, f.eks. hver anden måned for drøftelser om status, nuværende og fremtidige og opgaver. Eksempel kunne have været koordinering af høringsvar omkring Dronehøring, nye regler fra EASA omkring som 8,33.

Kommunikationsudvalgets opgaver koordineres med dette udvalg for råd, hjælp og vejledning for direkte kontakt til medlemmerne.

Fastsættelse af kontingenter/størrelser og vilkår, råde og vejlede omkring forhandlingerne med DIF, behandle vedtægtsændringer koordinering af nationale/internationale møder, udarbejde oplæg til ændringer af vedtægter, analysere unionernes fremtidige behov, og andre relevante opgaver til styrkelse af unioner og relationerne unionerne imellem, skabe samhørighed og en gennemslagskraft i forhold til myndigheder herunder Miljømyndigheder, TBST, Ministerier, Branchepanelet for luftfart, Rådet for dansk luftfart m.m.

Økonomien på ovenstående forslag kan dækkes under budgettet for 2017.