

FORSIKRINGSKLUBBEN

Februar 2017

ÅRSBERETNING 2016
for
Forsikringsklubben for Svævefly

Bestyrelsen bestod i 2016 af:	Formand	Torben Lund Simonsen
	Bestyrelsesmedlem	Lars Sverre Rasmussen
	Bestyrelsesmedlem	Christian Skov
	Suppleant	Frank Drinhaus

Året 2016 er det 7. år i Forsikringsklubbens 43-årige historie, hvor Forsikringsklubben har været selvadministrerende med kaskoforsikringen, hvilket har resulteret i lave forsikringspræmier, og ikke mindst markedets bedste forsikringsdækning.

Forsikringsklubben tilbyder i dag flyforsikringer omfattende ansvar, passageransvar og kasko, forsikring til trailere / transportvogne samt ansvarsforsikringer til klubbernes selvkørende uindregistreret materiel.

Forsikringsklubbens flykasko-reassurance er fortsat hos Inter Hannover, og det er vi glade for.

Forsikringsklubben sonderer forsikringsmarkedet jævnlig og vurderer, om vi har de bedste forsikringer, hvilket har resulteret i en ændring af flykasko-reassurancen, således at Forsikringsklubbens selvrisiko pr. skade hos forsikringsselskabet Inter Hannover fra 1. januar 2017 er blevet nedsat fra kr. 300.000 til kr. 150.000. Dette er sket efter nøje overvejelser og beregninger baseret på tidligere års skadesforløb, hvor vi kunne konstatere, at en ændring i forsikringen kunne spare os for over 100.000 kr. om året.

Som tidligere oplyst blev kaskopræmierne for summerne over kr. 800.000,- både for privat- og klubfly nedsat pr. 1. juli 2013 for at imødegå konkurrencen fra de øvrige forsikringsselskaber.

Nogle selskaber har tidligere kunnet give flyejere fantastisk lave præmier, men de fleste af dem findes ikke mere på markedet. De er ligesom døgnfluer, de dukker op for at forsvinde igen efter kort tid.

Forsikringsklubbens bestyrelse valgte forrige år at afskaffe den ekstra selvrisiko på 50 % i 2 år, hvis en pilot havde lavet en skade.

Årsagen hertil er, at der har været ganske få skadestilfælde, samt at den ekstra selvrisiko blev afhængig af den valgte selvrisiko på policen.

Ejerne af tysk indregistrerede fly skal betale "German IPT - German Insurance Premium Tax" på 19 % som Forsikringsklubben opkræver og Inter Hannover overfører til Tyskland for os.

Alle præmietakster fra 2016 fortsætter i 2017, dog med en indeksregulering på 5 %.

Motoransvarsforsikringer til klubbernes uindregistrerede motorkøretøjer:

Forsikringsklubben har siden 1. januar 2008 tilbudt motoransvarsforsikringer til klubbernes uindregistrerede motorkøretøjer med over 20 HK igennem forsikringsselskabet Concordia / Himmerland.

Den årlige præmie er pr. 1. januar 2017 på kr. 845,- pr. motorkøretøj.

Alle selvkørende motorkøretøjer op til 20 HK er gratis dækket af DIF-Forsikringsordningen, men det omfatter kun små græsslåmaskiner og lignende til ejendommens drift.

Klubbernes selvkørende køretøjer, traktorer samt uindregistrerede biler kan betjenes af klubbens medlemmer såfremt de har et kørekort til traktor (16 år) eller til bil (18 år), ikke den ny 17 årsregl.

Forsikringsklubben har aftalt med forsikringsselskabet at lastbiler monteret med spil, som kun kører på flyveklubbens eget område, kan føres af medlemmer med almindeligt lille kørekort (B) op til 3500 kg.

Spil som ikke er selvkørende, men trækkes af andet køretøj, skal ikke omfattes af en motoransvarsforsikring, da det er omfattet af det trækkende motorkøretøjs motoransvarsforsikring.

Golf-vogne skal i lighed med de øvrige uindregistrerede køretøjer have en motoransvarsforsikring, men kan nu betjenes af DSvU-medlemmer med minimum knallert kørekort (15 år i 2017).

Det er det et forsikringsmæssigt **krav**, at føreren har et kørekort til bil eller traktor (18/16 år), men vi har igen forhandlet en lempelse med forsikringsselskabet, således at golfvogne kan føres af DSvU- medlemmer med knallertkørekort samt opnået A-Diplom. (eneflyvningstilladelse).

Der var ved årsskiftet 100 motoransvarsforsikringer i kraft. (fremgang på 3 stk.).

Der mangler fortsat enkelte større klubber i denne billige og fordelagtige ordning.

Vi skal gøre opmærksom på, at uanset om man ejer sin egen plads eller ej, så er pladsen at betragte som en offentlig plads. De uindregistrerede køretøjer, man anvender i den daglige drift, skal være ansvarsforsikret, og klubben løber en unødvendig risiko, hvis der ikke tegnes motoransvarsforsikringer på disse køretøjer.

Det er kun Forsikringsklubbens motoransvarsforsikring som tillader 15-årige DSvU-medlemmer med A-Diplom samt knallert kørekort at være fører af golfvogne.

Flyansvarsforsikringen:

Forsikringsklubben har siden 1. januar 2006 tilbudt klubberne fordelagtige flyansvarsforsikringer.

Reassurancepolicen blev oprindeligt tegnet igennem Inter Hannover, så i QBE i 2010-2011-2012 og tilbage i Inter Hannover fra 1. januar 2013.

Pr. 1. januar 2017 koster fly-ansvarsforsikring kr. 1.040,- og passageransvarsforsikring kr. 1.040,- til 2 sædet fly.

Forsikringsklubben er opmærksom på en EU forordning 785/2004 som oplyser at der ikke kræves passager-ansvarsforsikring til 2 sædet fly med en MTOM på under 500 kg.

Bestyrelsen for Forsikringsklubben har den holdning at vi kun tegner forsikringer til 2 sædet fly med passager-ansvarsforsikring.

Flyvning uden for Europa:

Flyansvarsforsikringen dækker som standard kun Europa, men kan mod et tillæg på 50 % udvides til andre geografiske områder, hvilket skal aftales fra gang til gang med Forsikringsklubben.

Fly-Kaskoforsikringen:

Som nævnt indledningsvis er året 2016 det 7 år i Forsikringsklubbens 43-årige historie, hvor Forsikringsklubben har været selvadministrerende på kaskoforsikringen, og som følge heraf har Forsikringsklubben opnået en betydelig administrativ besparelse, samt at vi er selvbestemmende på de indbyrdes præmieniveauer mellem klubfly og privatfly og ikke mindst på forskudspræmien.

Det er bekymrende, at der hvert år sker mindst en dyr skade på grund af uheldsmæssig håndtering af motoren. Disse skader er ret kostbare (350.000 – 800.000) pr. skade)

Bestyrelsen har set nærmere på skadesforløbet på selvstartende og turbofly som i 2013 fik en særlig rabat på 5 %, men denne gruppe har igennem årene haft et uheldigt skadesforløb, så denne rabat har vi besluttet at annullere pr. 1. januar 2018.

Vi ved, at både Trafikstyrelsen og DSvU er opmærksom på dette skadesforløb, så vi vil på det kraftigste henstille til klubbernes flyvechefer om at rette særlig opmærksomhed på dette område. Fabrikanterne beskriver tydeligt i flyenes manualer, hvordan man skal betjene motorerne i deres fly! Sidste år kostede det ca. **kr. 350.000** i reparationer, foruden at klubberne mistede flyveindtægter fra flyene.

I 2016 har der været **3** skader hvor hjulet ikke var fældet ud inden landing, og som måske kunne være undgået hvis der havde været monteret en hjulalarm til få hundrede kroner.

Forsikringsklubbens kasko-forsikringsbetingelser er uændrede, men der er en selvrisiko på minimum kr. 10.000,- for hoodskader og fra 1. juli 2017 har forsikringsklubbens bestyrelse besluttet at indføre en selvrisiko på minimum kr. 10.000 som skyldes manglende hjulalarm.

Der har i årets løb været skader, hvor man f.eks skubbede på hooden, eller hvor man åbnede hooden ved at løfte i trækruden i stedet for i rammen eller håndtaget, det er kostbare skader.

Vi justerer kaskoforsikringsbetingelserne i 2017, da der er behov for enkelte justeringer, f.eks. vil bestemmelsen om forhøjet selvrisiko i § 15 udgå, da denne bestemmelse ikke længere er gældende.

Vi skal henstille til, at man overholder bestemmelsen i § 9 om, at en skade skal anmeldes senest 14 dage efter skadens opståen, også selv om man i første omgang regner med selv at kunne udbedre skaden. I 2016 skete der i oktober 4 skader, som først anmeldes i december – januar 2017. Forsikringsklubben har faktisk ret til at afvise disse skader!

En forespørgsel i januar 2017 om dækning af en skade, der skete i marts 2016 på grund af manglende udfældning af understellet, resulterede i en afvisning med henvisning til forsikringsbetingelsernes bestemmelse om anmeldelsesfristen.

Vi må her gøre opmærksom på, at kaskoforsikringen kun dækker tyveri af løst- og fastmonteret udstyr, såfremt bygningen / hangaren / transportvognen eller flyet var aflåst på skadetidspunktet.

Hjælpegrej som f.eks. flyovertræk, vingehjul, haledolly, trækstang, batterilader m.v., der ikke er absolut nødvendig for at kunne gennemføre en flyvning, er ikke indeholdt i kaskoforsikringer på fly og trailer. Har man en indboforsikring, dækker den i nogen udstrækning.

Bestyrelsen ønsker oplyst om der er interesse for at lave et forsikringstilbud på kaskodækning til nævnte løse udstyr.

Vi forestiller os en forsikringssum på kr. 20.000, alternativt kr. 40.000 til henholdsvis kr. 1.000,- / kr. 2.000,- præmie og med en selvrisiko på kr. 2.500,-.

Fabrikkerne som leverer dele til DG- og LS-fly opkræver ret store årlige gebyrer i forbindelse med vedligeholdelse af dokumentationen til flyene. Forsikringsklubbens bestyrelse har besluttet med baggrund i tilkendegivelserne på repræsentantskabsmødet for et par år siden, at disse gebyrer ikke er omfattet af kaskoforsikringen i forbindelse med en kaskoskade.

Forsikringsbetingelserne for kaskoforsikringen og ansvarsforsikringen findes på Forsikringsklubbens hjemmeside, www.sv-flyforsikring.net.

Transportomkostninger:

Refusion af transportomkostninger i forbindelse med en kaskoskade er max. kr. 10.000,-, og der refunderes ikke omkostninger til overnatning eller fortæring.

Transportvogns Kaskoforsikringen:

Forsikringsklubben etablerede pr. 1. januar 2010 en transportvogns-kaskoforsikring i Concordia / Himmerland Forsikring på en fællespolice med fordelagtige vilkår og præmier.

Her skal specielt henledes opmærksomhed på at transportvognen skal være aflåst ved tyveri af hele vognen, ellers er det dobbelt selvrisko!

Der er 6 grupper / summer (2017):

Transportvogn op til kr. 30.000	Årlig præmie kr.	726
Transportvogn op til kr. 70.000	Årlig præmie kr.	845
Transportvogn op til kr. 110.000	Årlig præmie kr.	964
Transportvogn op til kr. 130.000	Årlig præmie kr.	1.086
Transportvogn op til kr. 150.000	Årlig præmie kr.	1.243
Transportvogn op til kr. 170.000	Årlig præmie kr.	1.366
Transportvogn op til kr. 190.000	Årlig præmie kr.	1.556

Selvrisko kr. 4.112,- af enhver skade, dog dobbelt = kr. 8.224,- (2017-niveau) hvis transportvognen ikke var aflåst på skadetidspunktet.

Transportvogne som har en værdi over kr. 150.000,- skal foruden trailerlås være forsynet med satellitsporingsudstyr, som gør det muligt enten via internettet eller mobiltelefonnettet at spore traileren, hvilket fremover vil blive påført policen.

Hvis transportvognen bliver synet og godkendt til "Tempo-100", betyder det, at man lovligt må køre 100 km/t på motorveje og 80 km/t på landeveje i Danmark. Man skal dog være opmærksom på, at en dansk Tempo 100 godkendelse ikke gælder i Tyskland og omvendt. Der arbejdes på at harmonisere reglerne.

Der er visse krav som skal opfyldes, bl.a. at dækkene ikke må være ældre end 6 år samt at dækkenes hastighedsmærkning som minimum skal være til 120 km/t. Desuden skal traileren synes hvert andet år.

Check selv de aktuelle regler for området.

Vi må gøre opmærksom på, at det kun er muligt at forsikre indregistrerede transportvogne, samt at der i nogle tilfælde kræves et B/E kørekort, for at forsikringen på bilen og transportvognen er gældende.

Flyvning uden for Europa:

Her vil forsikringsbestyrelsen pege på forsikringsbetingelserne § 2, Geografisk område, at flyejerne skal have flyvetilladelse til det pågældende land af sin klubs flyveledelse.

Flyansvarsforsikringen omfatter som standard kun Europa, men kan mod et tillæg på 50 % udvides til andre geografiske områder, hvilket skal aftales fra gang til gang med Forsikringsklubben. Hvis man undlader denne udvidelse, er der ingen forsikringsdækning, samt at besøgslandet vil forbyde flyvningen eller forlange, at man tegner en forsikring lokalt.

På nuværende tidspunkt er det ikke muligt at udvide kaskoforsikringen på transportvognen til at omfatte forsikringsdækning uden for Europa, hvorved denne forsikringsdækning enten skal tegnes lokalt eller sammen med en transportforsikring i forbindelse med f.eks. søtransporten.

Næsten overalt i Europa dækker det trækkende motorkøretøjs motoransvarsforsikring skader som transportvognen forvolder.

Denne regel findes ikke i alle lande, men f.eks. i de oversøiske lande skal der tegnes en særskilt ansvarsforsikring til transportvognen.

Havarier og skader i 2016:

Forsikringsklubbens skaderegnskab omfatter 15 erstatningssager i 2016 mod 24 stk. i 2015. Skader, der er sket i 2016, men først anmeldt i 2017 er ikke indeholdt i det anførte antal.

En gennemgang af uheldene viser, at der er et bredt spektrum af omstændigheder / faktorer / faser af flyvningen, fra klargøring og vurdering før flyvning, starter med spil, flyvning, forberedelse til landing, vindforhold og selve landingen.

Der sker mange skader, der ikke har med flyvning at gøre, f.eks. under håndtering af flyene i hangaren eller på forpladsen. På det årlige møde med Flyvechefer og S-kontrollanter blev skaderne gennemgået og især de unødige skader, som ikke har med flyvning at gøre, blev fremhævet, da disse skader ser ud til at skyldes, at vi ikke behandler vort materiel med den fornødne respekt.

Også skaderne, som sker som følge af den ofte forcerede landing, der skal foretages, når motoren ikke starter, er bekymrende.

DSvU har i de seneste mange år haft dette punkt på agendaen ved møderne med Flyvechefer og S-kontrollanter, men alligevel har vi cirka 1 meget dyrt uheld af slagsen pr. år

2016 var ingen undtagelse, en pilot forsøgte vel vidende at motoren ikke fungerede, at få motoren startet, heldigvis skete der kun mindre skader i forbindelse med den forcerede udlanding.

Et andet større havari skete, da piloten forsøgte at starte motoren i en lavere højde end fabrikan- tens anbefalinger. Motoren var ikke afprøvet, før piloten gik ud på sin opgave.

Flyenes rorflader er ikke bygget til styrkeprøver under dagligt tilsyn. Vi har modtaget en skade på et flys højderor af denne grund.

For at minimere de fejl der opstår / skabes under udøvelse af svæveflyvning, gælder det om, at alle der beskæftiger sig med svæveflyvning, skal have en professionel attitude, både elever, piloter, instruktører, ledelse, materiel- og S-kontrollanter.

Fordeling på skadestyper: 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016

Landing på hjemmeflyveplads	8	1	3	2	7	6	2
Landing på fremmed flyveplads	0	0	0	0	0	1	0
Marklanding	7	5	4	3	3	2	4
Skoleflyvning, solo (landing)	0	0	0	0	0	0	0
Skoleflyvning m/instruktør (landing)	0	0	0	1	0	0	1
Skader opstået på jorden	3	10	7	2	3	7	5
Havari under flyvning	0	0	0	0	1	2	2
Indbrud/tyveri/hærværk/brand	0	0	0	0	0	1	0
Spilstarter	2	2	0	0	1	1	1
Flyslæb	0	0	1	0	1	0	0
Selvstart	0	0	0	0	0	1	0
Transportvogne	0	0	0	0	0	1	0
Vejtransport af fly	0	0	1	0	0	2	0
Manglende cockpittjek	0	0	0	0	0	1	0
Gammel skade, efterrepareret.	2	0	0	0	0	0	0

"Skader opstået på jorden" er håndteringsskader. Alene denne type skader er ofte meget dyre, da det tit er hoodskader (2 i 2016), påkørsel af flyet med det trækkende køretøj o. l.. En udskiftning af en hood koster i området 60-100.000 kr. pr. stk.!

Bemærk: ud af de 15 skader skyldes de 7 skader andre begivenheder end flyvning!!

Selvom vi dyrker en amatørsport, skal alle være professionelle i udøvelse af alle funktioner, der fører frem til og ender med en god flyveoplevelse.

NØGLETAL KASKOFORSIKREDE FLY

:

År	Antal forsikrede fly	Værdi kr.	Private fly	Klubfly	Transportvogne:	Værdi kr.
31.12.1996	325	65.700.000	143 (44,0 %)	182 (56,0 %)		
31.12.1997	320	65.984.200	136 (42,5 %)	184 (57,5 %)		
31.12.1998	326	70.712.200	138 (42,3 %)	188 (57,7 %)		
31.12.1999	330	72.164.200	140 (42,4 %)	190 (57,6 %)		
31.12.2000	338	75.011.200	150 (44,4 %)	188 (55,6 %)		
31.12.2001	351	80.762.200	167 (47,6 %)	184 (52,4 %)		
31.12.2002	366	88.454.800	174 (47,5 %)	192 (52,5 %)	58	2.602.200
31.12.2003	369	93.867.500	182 (49,3 %)	187 (50,7 %)	101	4.559.500
31.12.2004	380	102.274.500	183 (48,2 %)	197 (51,8 %)	125	5.428.000
31.12.2005	392	108.688.500	193 (49,2 %)	199 (50,8 %)	158	8.085.500
31.12.2006	406	119.544.500	206 (50,7 %)	200 (49,3 %)	181	10.283.000
31.12.2007	412	125.043.500	209 (50,8 %)	203 (49,2 %)	192	10.975.000
31.12.2008	398	121.254.500	198 (49,7 %)	200 (50,3 %)	195	11.373.500
31.12.2009	338	110.773.700	165 (48,8 %)	173 (51,2 %)	178	9.020.400
31.12.2010	324	107.803.700	157 (48,4 %)	167 (51,6 %)	172	9.020.400
31.12.2011	319	108.144.900	162 (50,7 %)	157 (49,3 %)	183	9.381.300
31.12.2012	313	108.093.400	159 (50,7 %)	154 (49,3 %)	180	9.556.400
31.12.2013	313	114.987.900	157 (50,2 %)	156 (49,8 %)	186	10.085.300
31.12.2014	309	122.745.400	155 (50,1 %)	154 (49,9 %)	193	11.149.220
31.12.2015	301	123.817.200	153 (50,8 %)	148 (49,2 %)	195	11.634.700
31.12.2016	300	128.094.300	152 (50,7 %)	148 (49,3 %)	198	12.153.200

Af- og tilgang i 2016:**Afgang:**

Solgt til udlandet	6	stk.
Solgt, ikke forsikret mere	3	stk.
Havareret, ikke i brug	2	stk.
Til andet selskab	2	Stk.
Slettet		Stk.
I alt	13	stk.

Tilgang:

Nyt eller brugt fra udlandet	11	stk.
Fra andet selskab	0	stk.
Nye ejere, ikke tidligere forsikret	0	stk.
Genopbygget	1	stk.
I alt	12	stk.

Der har været en mindre ændring i antal forsikrede fly. Vi forsikrer 300 svævefly med en samlet værdi på over kr. 128 millioner, hertil kommer værdien af 198 trailere til over kr. 12 millioner.

Som det kan ses, har vi i 2016 haft en tilgang på 12 fly og en afgang på 13 fly.

Der har været en tilgang på 3 trailere, idet der tit medfølger en trailer ved køb af et nyt eller brugt fly. Samtidig har flere udskiftet en gl. trailer og ladet den nye kaskoforsikre.

Skadefordeling mellem privat- og klubfly:

ÅR	PRIVAT			KLUB			I ALT	
	Antal skader	Skadeudgift		Antal skader	Skadeudgift		Antal Skader	Skadeudgift
		Kr.	%		Kr.	%		
1992-1999	40	1.870.623		110	5.844.210		150	7.714.833
2000	4	72.093	9,9	12	654.242	90,1	16	726.335
2001	2	65.274	11,4	10	506.298	88,6	12	571.572
2002	3	302.454	31,2	15	667.648	68,8	18	970.102
2003	10	751.330	52,5	19	680.316	47,5	29	1.431.646
2004	5	231.178	37,5	7	386.467	62,5	12	617.645
2005	8	357.675	48,2	11	384.823	51,8	19	742.498
2006	7	510.613	32,6	11	1.058.228	67,4	18	1.568.841
2007	8	515.084	31,9	9	1.100.190	68,1	17	1.615.274
2008	5	213.019	20,0	16	805.573	80,0	21	1.018.592
2009	9	752.220	38,1	22	1.222.719	61,9	31	1.974.939
2010	5	437.309	36,0	10	778.828	64,0	15	1.216.137
2011	11	669.733	51,8	8	623.293	48,2	19	1.293.026
2012	8	593.533	51,0	7	569.526	49,0	15	1.163.059
2013	4	710.010	83,8	5	137.345	16,2	9	847.355
2014	7	318.938	31,3	9	709.250	68,7	16	1.028.188
2015	10	619.907	42,6	14	834.249	57,4	24	1.454.156
2016	4	178.179	12,1	11	1.296.090	87,9	15	1.474.269
1992-2016	150	9.169.172		306	18.259.295		456	27.428.467

Gennemsnitlig skadesudgift	Private svævefly	Klubsvævefly
2006	72.945	96.203
2007	64.386	122.243
2008	42.603	50.348
2009	83.580	55.578
2010	87.462	77.883
2011	56.663	77.912
2012	74.192	81.361
2013	177.503	27.469
2014	46.563	79.918
2015	61.991	59.589
2016	44.545	117.826

Tilbagebetalingsprocenten er beregnet til 8 % af flykaskopræmier.

Valg til forsikringsbestyrelsen:

På valg til bestyrelsen er: Christian Skov, villig til genvalg

På valg som suppleant er: Frank Drinhaus (villig til genvalg - vælges for en 1 årlig periode)

På bestyrelsens vegne
Torben Lund Simonsen