

# ÅRSBERETNING for 2020

## for

### Forsikringsklubben for Svævefly

Bestyrelsen bestod i 2020 af:	Formand	Lars Sverre Rasmussen
	Bestyrelsesmedlem	Torben Lund Simonsen
	Bestyrelsesmedlem	Søren Larsen
	Suppleant	Christian Skov
	Forretningsfører:	Anette Larsen

#### Forsikringsklubbens virke:

Endnu et år er gået, som i den grad har stået i coronaens tegn. De fleste klubber var lukket ned det meste af april, og da der endelig blev mulighed for at flyve, begyndte skaderne også at vælte ind. Således var der i april og maj hele 8 skader, og indtil slutningen af juni var der indrapporteret 11 skader, og totalt for 2020 i alt 26 skadesanmeldelser, men 11 af dem er endt med at reparationen er foretaget uden Forsikringsklubbens hjælp, eller det har vist sig efter nærmere eftersyn, at skaden var ubetydelig.

Vi har nu udbudt forsikringer til svævefly i 47 år, så om blot 3 år, kan der fejres et markant jubilæum. Der har været en god udvikling i Forsikringsklubben, hvor vi de første mange år udbød forsikringer tegnet i GF-Forsikring indtil vi for 11 år siden blev selv-administrerende.

Vores nuværende fly-kasko-forsikring er baseret på en fælles-police vi har i HDI. Ved hver skade skal Forsikringsklubben selv dække op til kr. 150K, og HDI dækker hvad skaden måtte koste ud over dette beløb. Hvis der sker en større hændelse, hvor flere fly skades samtidig, f.eks. ved brand, eller tyveri som det skete hos Aviator for nogle år siden, opgøres antallet af "skader" efter "juridiske ejere". En klub er en juridisk ejer, så hvis flere klubfly skades, betales kun én selvrisiko. Hvis der også er privatejede fly, betales der selvrisiko for hver juridisk ejer. I tilfældet med Aviator var HDI heldigvis meget store, og hjalp os med dækning, som vi egentlig ikke kunne kræve af dem.

Ejerne af tysk indregistrerede fly skal betale "German IPT - German Insurance Premium Tax" på 19 %, som Forsikringsklubben opkræver, og HDI overfører til Tyskland for os. Forsikringsklubben har ingen indflydelse herpå, vi skal blot administrere det. Tilsvarende skat findes i en del andre lande, f.eks. Holland.

Ved udgangen af 2020 var der 40 fly med tysk registrering, hvoraf 5 er klubfly. Ved udgangen af 2019 var der i alt 27, så vi kommer nok til at se flere tysk registrerede fly i fremtiden. Vi har tilmed fået et Tjekkisk og et Hollandsk registreret fly ind i klubben i 2020.

HDI meddelte i 2019, at de ville sætte præmien op for 2020, men af praktiske grunde kunne det ikke lade sig gøre. For 2021 er kasko-præmien fra HDIs side hævet med 10%, men pga. vores præmiestruktur, betyder det ikke samme stigning til de enkelte ejere, så der er kun en stigning på et par procent på den enkelte police. HDI havde for året 2019 væsentlig større udbetaling til skader end de havde indtægter fra os.

Coronaen betød også, at vi måtte udskyde det ordinære Repræsentantskabsmøde, og endte med at afholde det som et online-møde. Det forløb rigtig fint, men desværre med en lav deltagelse fra klubbernes side. Det er noget anderledes at afholde mødet på denne måde, så det er håbet, at fremtidige repræsentantskabsmøder kan holdes ved fysisk fremmøde.

Vi har i årets løb fået en del nye kunder. Velkommen til Jer alle. En del er ejere af nye fly, som er kommet til landet. Andre er danske fly, som bare har skiftet ejer, og endelig er der en del fly fra andre forsikringsselskaber.

Forsikringsklubben har gennem nogle år haft konkurrence fra et par selskaber, som har tilbudt "erfarne" piloter meget lave præmier, som Forsikringsklubben ikke kunne matche, og desuden efter vores mening heller ikke kunne dække eventuelle skader.

Vi er flere gange blevet opfordret til at lave en tilsvarende forsikring for de "erfarne" piloter, men vores beregninger viste, at hvis bare en af disse piloter lavede en større skade, skulle pengene hentes fra øvrige forsikredes indbetalinger, hvilket ikke ville være rimeligt. De andre selskaber har nok også erkendt, at det var en dårlig forretning, så derfor har de indstillet deres aktiviteter.

Vi mener, at vores priser er meget konkurrencedygtige, og desuden, at vi har markedets bedste forsikringsbetingelser, som tilgodeser det brede spektrum af piloter, som er i klubberne. Vi skal favne både privat- og klub-piloter.

Der har været et par udfordringer med vores bogholderi-system, som udregnede præmier på dyre fly forkert. Ligeledes havde vi nogle udfordringer med NETS ved opkrævningen af andet halvårs præmier. Vores forretningsfører Anette Larsen har været meget aktiv med at finde fejlene og få dem udbedret, så vi ikke senere skal bøvle med fejlene. Vi beklager naturligvis hvis det har forårsaget lidt arbejde og grå hår for forsikringstagerne.

Der er begyndt at komme meget dyre fly ind i landet, og det har foranlediget os til at ændre en smule på forløbet af præmie-satserne ved værdier over kr. 1.500.000 fra og med 2021.

### **Forsikringsklubbens udbud af forsikringer:**

Forsikringsklubben udbyder følgende forsikringer:

- Kaskoforsikring på svævefly \*
- Obligatorisk ansvarsforsikring på svævefly \*
- Passageransvarsforsikring \*
- Sæde-ulykkesforsikring \*
- Motorkøretøjsforsikring (over 20 HP)
- Trailerforsikring

\*Forsikringsklubben tilbyder kun forsikringer til SLG og SSG (ikke til TMG).

### Selvriskobeløbene på kaskoskader var i 2020 uændrede:

Mindste selvrisiko på kr. 7.500,- giver ingen rabat på kaskopræmien.

Kr. 12.500,- i selvrisiko giver 10% rabat på kaskopræmien.

Kr. 25.000,- i selvrisiko giver 25% rabat på kaskopræmien.

Selvriskobeløbet pr. 1. januar 2019 er minimum kr. 12.500,- for hoodskader.

Selvriskobeløbet pr. 1. januar 2019 er minimum kr. 12.500,- for skader som forårsages af en defekt eller manglende hjulalarm.

### **Skadesbehandling:**

Vi skal henstille til, at man overholder bestemmelsen i § 9 i kaskoforsikringsbetingelserne 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, eller først udbedrer skaden senere.

### **Forsikringsklubben kan afvise skader, der ikke anmeldes indenfor fristen på 14 dage.**

Vi har heldigvis i 2020 ikke haft sager med for sene anmeldelser, så forhåbentlig er budskabet forstået: Skader skal anmeldes indenfor 14 dage !

I 2019 skete der en del større skader på 3 fly, og i juni 2020 var flyene endnu ikke færdig-reparerede, hvilket ejerne naturligvis var utilfredse med. Bestyrelsen afholdt i juni et møde med Dan Glide for dels at drøfte dette problem, men også andre forhold i samarbejdet. En forklaring på forsinkelsen med færdiggørelsen af flyene var, at flyfabrikanterne ikke havde leveret de nødvendige reservedele, og at de var meget lidt responsive på henvendelser. Det lader til de bruger deres energi på at sælge nye fly, men

mangler en effektiv organisation til at supportere flyene med reservedele. Det er naturligvis utilfredsstillende, og vi arbejder aktivt med at finde løsninger, så flyene ikke skal være for lang tid på jorden.

I 2020 har vi for nogle af skaderne undersøgt mulighederne hos andre reparatører, som har den fornødne ekspertise til reparationerne, samt EASA-godkendelser til at udføre arbejdet. Dels for at undersøge prisniveauet, dels for at kunne sprede arbejdet i tilfælde af at for meget skulle ophobes ét sted. Vi har denne vinter 2 ASK-21'ere på et værksted i Tyskland og 2 SZD-51 (Junior) har været i Polen til reparation.

Vi har aftalt med DSvU's Sikkerhedsudvalg at vi ikke behandler skader før vi har en bekræftelse på, at der enten er lavet en SMS-rapport til Sikkerhedsudvalget eller indsendt en kopi af havarirapporten til dem. Desuden har vi diskuteret den manglende support fra fabrikanterne, som Sikkerhedsudvalget også er opmærksom på. Og det overvejes om DSvU kan tage emnet op med fabrikanterne eller om EGU skal på banen for at lægge mere pres på fabrikanterne.

### **Kaskoforsikringsbetingelserne:**

Bemærk venligst, at kaskoforsikringen kun dækker tyveri af løst- og fastmonteret udstyr, hvis 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 til fly og trailer. Har man en privat indboforsikring, dækker den i nogen udstrækning.

Fabrikerne, 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 en del år siden, at disse gebyrer ikke er omfattet af kaskoforsikringen i forbindelse med en kaskoskade.

Forsikringsbetingelserne vedrørende kaskoforsikring er ændret vedrørende forsikring af udenlandsk registrerede fly. Hvor der tidligere kun kunne forsikres udenlandsk registrerede fly i en begrænset periode, er dette nu ændret til ubegrænset.

Vi har tidligere administreret det således, men nu passer betingelserne med virkeligheden.

Forsikringsbetingelserne for kaskoforsikringen og ansvarsforsikringen samt øvrige forsikringer findes på Forsikringsklubbens hjemmeside, [www.sv-flyforsikring.net](http://www.sv-flyforsikring.net)

### **Flyvning uden for Danmark og uden for Europa:**

Flyforsikringen gælder som standard i Europa, men skal man flyve uden for Danmark skal man i henhold til § 2 i betingelserne have tilladelse fra sin klubs flyveledelse. Vi har ikke en skriftlig procedure for en sådan godkendelse, men intentionen er, at klubbernes flyvemæssigt ansvarlige personer ved, hvad der foregår, og tager et medansvar for hvilke medlemmer, der begiver sig ud i verden for at flyve.

### **Ved flyvning uden for Europa skal tilladelse fra Forsikringsklubben indhentes.**

Bestyrelsen har besluttet at fly, der er fast stationeret uden for Europa, ikke længere kan forsikres i Forsikringsklubben for Svævefly. Grunden er, at det kan være forbundet med meget store omkostninger at skulle håndtere en skade som måske er sket på den anden side af jorden. Vi forsikrer fortsat fly, som i en kortere periode flyver udenfor Europa, da der jo er arrangeret transport tilbage til Danmark, og derved vil risikoen og omkostningerne være reduceret betragteligt.

Det er blevet mere populært at udstationere fly i en kortere eller længere periode udenfor Europa, hvor forskellige har mulighed for at "leje" sig ind på flyet. Eller hvor et fly udlånes til f.eks. konkurrencer i eller udenfor Europa. Forsikringsklubben anbefaler ejerne at studere forsikringsbetingelsernes § 12 for at se hvilke regler der gælder.

Mod et præmietillæg kan forsikringen udvides til i kortere perioder at dække i andre geografiske områder end Europa, det skal aftales fra gang til gang med Forsikringsklubben.

Præmietillægget beregnes som en samlet tillægspræmie for ansvars- og kaskoforsikringen. Hvis man undlader denne udvidelse, er der ingen forsikringsdækning, og besøgslandet vil forbyde flyvningen eller forlange, at man tegner en forsikring lokalt.

Vi skal samtidig gøre opmærksom på, at transporteres fly i container f.eks. med skib, skal der tegnes en særskilt transportforsikring, som dækker hele transporten fra hvor flyet bliver læsset i containeren og indtil det er taget ud af containeren igen på bestemmelsesstedet. Forsikringsklubben kan være behjælpelig med råd og vejledning.

På nuværende tidspunkt er det ikke muligt at udvide kaskoforsikringen på transportvognen til at omfatte forsikringsdækning udenfor 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.

### **Udlån af fly til udenlandske statsborgere, ikke-DSvU medlemmer:**

På forsikringsklubbens hjemmeside kommer der til at ligge en blanket til brug for udlån af svævefly til en udenlandsk pilot. Vi beder om at man udfylder, underskriver og mailer den til Forsikringsklubben. Den kan samtidig fungere som tjekliste over de ting man bør tage stilling til.

### **Fly-ansvar:**

Sammen med kaskoforsikringen, tilbydes desuden den lovpligtige flyansvarsforsikring, og for tosædede fly tillige passager-ansvarsforsikring (dækker med en sum på SDR 250.000 - ca. DKK 2.312.500), som dækker den erstatning, som en passager vil kunne gøre gældende overfor fartøjschefen. Forsikringsklubben er opmærksom på EU-forordning 785/2004, som oplyser, at der ikke kræves passageransvarsforsikring til tosædet fly med en MTOM på under 500 kg, men bestyrelsen for Forsikringsklubben har valgt at gøre det obligatorisk med passageransvarsforsikring for alle tosædede fly vi forsikrer selvom der ikke er lovkrav om det.

Prisen for ansvarsforsikringen er i 2021 for ensædet fly kr. 950 og for tosædet fly kr. 1900. (uændret i forhold til 2020)

### **Ulykkesforsikring på crew / besætningsmedlemmer:**

Der er fremkommet en ny EASA-regel, som omhandler crew = besætning. Det vil sige en pilot, som deltager i flyvningen, f.eks. betjener instrumenter, navigerer, betjener radio og lignende sammen med fartøjschefen.

Den lovpligtige passageransvarsforsikring dækker kun passageren, såfremt "passageren" ikke deltager i flyvningen som nævnt ovenfor. Uddannelsesflyvning med elever er undtaget.

Ved 2 sædet svæveflyvning sker det ofte, at 2 SPL-piloter skiftes til at flyve flyet, hvorfor passageransvarsforsikringen i disse situationer ikke dækker.

Forsikringsklubben har gennem HDI siden 1. januar 2020 tilbudt en sæde-ulykkesforsikring til 2 sædet fly, således at begge ombordværende er dækket. Sæde-ulykkesforsikring har følgende dækningssummer:

Dødsfald	DKK 45.000.
Invaliditet 100 %	DKK 450.000.

**Præmien var i 2020 kr. 1.150. I 2021 er den nedsat til kr. 900 pr. fly.**

Vi havde ingen sædeulykkesforsikringer i 2020, der er nogle få stykker i 2021.

Ulykkesforsikringen er et tilbud og kan tegnes sideløbende med flyets lovpligtige ansvarsforsikring, så et tosædet fly koster kr. 2800 for begge forsikringer.

Sædeulykkesforsikringen er frivillig, og erstatter ikke den lovpligtige passageransvarsforsikring. Som ordet siger, er der tale om en ulykkesforsikring. En erstatning vil i givet fald blive opgjort anderledes end det er tilfældet for ansvarsforsikringen. I Nyhedsbrev 2020\_3 der ligger på hjemmesiden, er der redegjort for forskellen.

### **Motor-ansvar:**

Alle selvkørende motorkøretøjer op til 20 HK er gratis dækket af DIF-Forsikringsordningen, men det omfatter kun små græssslåmaskiner og lignende til ejendommens drift. Ikke de maskiner, der bliver brugt i forbindelse med håndtering af fly.

Forsikringsklubben har tegnet en fællespolice for motor-ansvar i Tryg Forsikring.

Vi har pr. 31/12-2020 116 stk. motorkøretøjer ansvarsforsikret i Forsikringsklubben, hvilket er en fremgang på 7 stk. sammenlignet med udgangen af 2019.

Vi opfordrer alle til at gå ind på Forsikringsklubbens hjemmeside [www.sv-flyforsikring.net](http://www.sv-flyforsikring.net) og se betingelser og hvem som må føre køretøjerne i henhold til betingelserne samt præmier for motoransvarsforsikringen.

### **Golfbiler (tidligere benævnt "golfvogne"):**

Efter en diskussion om ordets betydning har vi valgt at anvende "golfbiler" fremover, det er ændret i poli- cerne for 2021. En "golfvogn" er den håndtrukne vogn en golfspiller har sine golfkøller i.

Det er tilladt for unge på 15 år og derover at køre, såfremt de har et gyldigt knallertkørekort, traktorkørekort eller et gyldigt B-kørekort. 17-årige med gyldigt B-kørekort kan køre uden ledsager.

Bestyrelsen er opmærksomme på, at de nævnte regler for føring af golfbiler ikke er helt optimale for hvad klubbernes behov er, men det er hvad vi indtil videre har kunnet opnå.

Årsagen til at vi ikke kan få lempet betingelserne for unges kørsel i motorkøretøjer er, at personer under 18 generelt ikke må føre et motorkøretøj på steder med blandet trafik. Personer uden fornøden og godkendt uddannelse, uanset alder, må ikke føre et motorkøretøj på steder med blandet trafik.

Et forsikringsselskab kan ikke forventes at skulle dække aktivitet, der ikke er lovlig efter de almindeligt gældende regler. Når vi har fået godkendelse til at 15-årige med knallertkørekort kan køre golfbiler, er det fordi uddannelsen til at føre knallert er den lavest tænkelige, godkendte uddannelse til at færdes med et motorkøretøj. Det er en lempelse af reglerne, ikke en skærpelse.

At Forsikringsklubben med sine betingelser skulle forhindre klubberne i at fungere, fordi børn uden ud- dannelse ikke må køre golfbil på flyvepladsen, er en beskyldning, som vi er blevet præsenteret for i 2020.

Hvis et startsted ikke kan fungere fornuftigt, fordi der ikke er nok personer med kørekort til stede, kan man overveje at udskrive medlemmer til vagt på flyvedage, så de kan bistå instruktøren med at bugsere fly og vejlede de unge/nye medlemmer.

Vi skal naturligvis opfordre klubberne til, at der som altid foretages en grundig uddannelse i brugen af køretøjerne samt hvordan man færdes på flyvepladsen, uanset hvilket kørekort man har.

### **Transportvogns-kasko:**

Forsikringsklubben etablerede pr. 1. januar 2010 en transportvogns-kaskoforsikring i Concordia / Him- merland Forsikring på en fællespolice gældende i Europa på fordelagtige vilkår og præmier.

Da denne forsikring er et tilvalg til flykaskoforsikringen, tegner vi ikke transportvognsforsikringer alene, dog kan denne forsikring tegnes for en begrænset periode efter aftale. F.eks. når en transportvogn er indkøbt nogle måneder før levering af flyet finder sted.

Efter køb af en transportvogn er det vigtigt, at man snarest efter anskaffelsen fremsender de oplysninger på transportvognen, der findes på anmeldelsesblanketten.

Forsikringselskabet Concordia registrerer trailere på baggrund i disse oplysninger.

Her skal specielt henledes opmærksomhed på at transportvognen skal være forsynet med en trailerlås. I tilfælde af tyveri af hele vognen koster det dobbelt selvrisiko, hvis den ikke var låst med en trailerlås!

Der har ikke været anmeldt skader på trailere i 2020.

### **Havarier og skader på fly i 2020:**

Som nævnt tidligere i beretningen, blev der anmeldt 26 skader på fly i 2020. Heraf var det kun 15 skader, som kom til at koste Forsikringsklubben penge til erstatning eller reparation.

De 11 skader, som blev repareret for beløb under deres respektive selvrisikobeløb, er fordelt sådan:

- 3 skader ved skub eller bugsering på jorden
- 2 skader, hvor flyet ikke var fastgjort i traileren under kørsel
- 3 skader ved hård landing, eller landing med hjulet oppe
- 1 blev ramt af landende fly
- 1 med defekt hjulbremse
- 1 som kun var ansvarsforsikret

Fordelingen af de 15 skader, der har kostet Forsikringsklubben penge, kan se af skemaet "Fordeling af skaderne" på næste side.

Totalt set er 9 af de 26 anmeldte skader sket på jorden uden at flyvning har været årsag til skaderne. Det er, for de flestes vedkommende håndteringsskader, hvor der ikke har været den nødvendige omhyggelighed med det der nu var i gang, og derved gav anledning til skader på flyene.

Det er værd at nævne at hele 5 sideror er blevet beskadiget, nogle blev dyre og måtte udskiftes, da vægtbegrænsninger i roret ikke gav plads til reparation. Andre kunne repareres.

### **Vi efterlyser ideer til en smart anordning, som kan forhindre at man kører med traileren før man har tjekket en ekstra gang – og belønner gerne den bedste ide.**

I 2020 har vi heldigvis ikke set alvorlige skader med selvstartende fly, men en enkelt skade i forbindelse med nedfældning af motoren kostede reparation af flykrop og propel.

Der har været 3 alvorlige skader ved landing på hjemmeflyveplads, hvor én pilot blev svært skadet. To af landingerne er formentlig sket i vanskelige vindforhold. Vi skal altid overveje, om vi kan magte disse vanskelige forhold.

Der var en enkelt hård marklanding i forbindelse med konkurrence, hvor flyet fik nogle skrammer.

Der var to skader under flyvning. Den ene kostede en splintret dobbelthod med deraf følgende skader på hale og vinger. Hooden var sandsynligvis ikke låst korrekt. Og ved den anden skete en kollision under slutindflyvning, som gav skader på det flyvende fly samt mindre skader på det parkerede fly.

Spilstarterne tegner sig igen for en væsentlig del af de alvorlige skader, to totalskadede fly og ét svært skadet fly, men heldigvis "kun" en brækket ankel. Det kunne let være gået meget værre !

Af de 15 skader, der har kostet Forsikringsklubben penge i 2020, er 4 endt som totalskader.

Af de 11, der er blevet repareret, eller i gang med reparation, er 2 i Tyskland og 2 i Polen.

Den økonomiske side af skaderne følger senere i beretningen.

På trods af de mange skader, vil vi igen i år være i stand til at tilbagebetale 20% af kasko-præmien til forsikringstagerne (beløbene modregnes 2. halvår's oprkævning i 2021).

**Fordeling af skaderne:**

Skadestyper	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Gns.
Landing på hjemmeflyveplads	3	2	7	6	2	5	1	2	3	3,4
Landing på fremmed flyveplads				1		1		1		0,3
Marklanding	4	3	3	2	4	6	1	1	2	2,8
Skoleflyvning, solo (landing)										0,0
Skoleflyvning m/instruktør (landing)		1			1		6		1	1,0
Skader opstået på jorden	7	2	3	7	5	5	1	2	2	3,8
Havari under flyvning			1	2	2			3	2	1,1
Indbrud/tyveri/hærværk/brand				1			1			0,2
Spilstarter			1	1	1			2	3	0,9
Flyslæb	1		1			2	1	2	1	0,9
Selvstart				1				2		0,3
Transportvogne				1				2		0,3
Vejtransport af fly	1			2					1	0,7
Manglende cockpittjek				1						0,1
Skadesudgift under selvriskoen							6		11	1,4
Tyveri m.v.						7				0,8

”Skader opstået på jorden” er håndteringsskader. Alene denne type skader er ofte meget dyre, da det tit er hoodskader. Udskiftning af en hood koster generelt i området kr. 60K-150K. pr. stk. I år var der en skade, hvor hooden sprang op under flyvningen.

**Selvom vi dyrker en amatørsport, skal alle være professionelle i udøvelse af alle funktioner, der fører frem til og ender med en god flyveoplevelse. Og vi skal altid sikre, at alle personer er behørigt oplært i de ting de giver sig i kast med.**

**Nøgletal:**

Kaskoforsikrede fly og transportvogne:	Totalt antal forsikrede fly		Private fly		Klubfly		Transportvogne		
	Pr. dato	Antal	Værdi [kr]	Antal	Andel af fly	Antal	Andel af fly	Antal	Værdi [kr]
	31.12.2011	319	108.144.900	162	50,8%	157	49,2%	183	9.381.300
	31.12.2012	313	108.093.400	159	50,8%	154	49,2%	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	50,2%	154	49,8%	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
	31.12.2017	283	124.476.300	142	50,2%	141	49,8%	201	12.471.700
	31.12.2018	280	122.645.600	133	47,5%	147	52,5%	200	12.410.300
	31.12.2019	282	130.479.600	136	48,2%	146	51,8%	200	12.694.300
	31.12.2020	299	152.615.600	152	50,8%	147	49,2%	225	15.211.800
<b>Gennemsnit pr. fly</b>			<b>510.420</b>						

**Værdien af flyene pr. 31.12.2020:**

Private fly	kr. 89.904.600	59%	Gennemsnit pr. fly kr. 591.478
Klubfly	kr. 62.711.000	41%	Gennemsnit pr. fly kr. 426.605
Totalt	kr. 152.615.600	100%	Gennemsnit pr. fly kr. 510.420

**Til- og afgang i 2020:**

	<b>Tilgang:</b>	<b>Afgang:</b>	<b>Netto tilgang</b>	<b>Heraf ejerskiftet i DK og fortsat i kasko</b>
<b>Private</b>	30	14	16	7
<b>Klub</b>	3	2	1	1
<b>I alt</b>	<b>33</b>	<b>16</b>	<b>17</b>	<b>8</b>

**Netto tilgang: 17 fly**

I 2020 var der stor stigning i antallet af kaskoforsikrede fly. Ved udgangen af 2020 var 147 klubfly og 152 private fly forsikret, i alt 299 fly. Lidt flere end 10 af dem er kommet tilbage fra en af de andre forsikringsudbydere, der ikke længere kan benyttes til svævefly.

Der har været en stor tilgang af fly med tysk registrering. Ved udgangen af 2020 har vi 41 tyskregistrerede fly, mens der ved udgangen af 2019 var 28 (også fly, der kun er ansvarsforsikret er med i dette tal).

Desuden havde DaSK ved udgangen af 2020 33 fly, hvoraf de 25 var flyvende og betalte ansvarspræmie i 2020. DaSK betaler halv præmie, 475 kr. efter aftale med HDI, og betaler kun for de flyvende fly, selvom der udstedes certifikat til alle, af hensyn til kontinuiteten hos Trafikstyrelsen.

**Skadefordeling mellem privat- og klubfly:**

ÅR	PRIVAT			KLUB			I ALT	
	Antal skader	Skadeudgift		Antal skader	Skadeudgift		Antal skader	Skadeudgift
		Kr	Andel		Kr	Andel		
1992-2010	106	6.078.872	30,1%	252	14.089.542	69,9%	358	20.168.414
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	31,0%	9	709.250	69,0%	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
2017	9	701.732	41,2%	17	1.001.515	58,8%	26	1.703.247
2018	6	126.339	20,3%	11	494.718	79,7%	17	621.057
2019	7	714.108	67,3%	10	346.272	32,7%	17	1.060.380
2020	6	498.825	37,6%	9	826.614	62,4%	15	1.325.439
<b>1992-2020</b>	<b>178</b>	<b>11.210.176</b>	<b>34,9</b>	<b>353</b>	<b>20.928.414</b>	<b>65,1%</b>	<b>531</b>	<b>32.138.590</b>
<b>Gns. pr. år</b>	<b>6,1</b>	<b>386.558</b>		<b>12,2</b>	<b>721.669</b>		<b>18,3</b>	<b>1.108.227</b>
<b>Gns. / skade</b>		<b>62.979</b>			<b>59.287</b>			<b>60.525</b>



**Udgift til skader i forhold til indbetalt præmie:**

År	Private svævefly			Klubsvævefly		
	Præmie indtægt	Skades udgift	Udgift / præmie	Præmie indtægt	Skades udgift	Udgift / præmie
2011	975.774	669.733	68,6%	1.266.841	623.293	49,2%
2012	971.446	593.533	61,1%	1.242.233	569.526	45,8%
2013	1.043.751	710.010	68,0%	1.316.151	137.345	10,4%
2014	1.084.096	318.938	29,4%	1.312.698	709.250	54,0%
2015	1.145.503	619.907	54,1%	1.326.255	834.249	62,9%
2016	1.203.881	178.179	14,8%	1.396.004	1.296.090	92,8%
2017	1.291.679	701.732	54,3%	1.394.786	1.001.515	71,8%
2018	1.164.112	126.339	10,9%	1.483.475	494.718	33,3%
2019	983.498	705.086	71,7%	1.610.978	380.806	23,6%
2020	1.176.764	498.825	42,39%	1.588.992	826.614	52,02%
<b>2011 - 2020</b>	<b>11.040.504</b>	<b>5.122.282</b>	<b>46,40%</b>	<b>13.938.413</b>	<b>6.873.406</b>	<b>49,31%</b>

Det tilstræbes, at skadesudgiften står i samme forhold til præmien for private- og klub-fly. Som det ses, er der i 2020 ca. 10% forskel i forholdet på skadesudgift i forhold til præmien, men det svinger meget fra år til år.

**Gennemsnitlig udgift pr. skade:**

År	Privat	Klub	Totalt
1992-2010	57.348	55.911	56.336
2011	60.885	77.912	68.054
2012	74.192	81.361	77.537
2013	177.503	27.469	94.151
2014	45.563	78.806	64.262
2015	61.991	59.589	60.590
2016	44.545	117.826	98.285
2017	77.970	58.913	65.510
2018	21.057	44.974	36.533
2019	102.015	34.627	62.375
2020	83.138	91.846	88.363
<b>1992-2020</b>	<b>62.979</b>	<b>58.287</b>	<b>60.525</b>

Det skal bemærkes, at i ovenstående tal ikke er inkluderet den udgift, som HDI har haft i forbindelse med skaderne, men kun de udgifter Forsikringsklubben har haft. I perioden 1992-2010 var den gennemsnitlige udgift pr. skade kr. 56.336, mens den for perioden 2011-2020 var kr. 71.566, hvilket er en stigning på 27%.

I 2020 har HDI betalt kr. 282.000 for skaderne, mens tallet i 2019 var kr. 1.150.091. Det var det høje tal for 2019 som var årsagen til den præmiestigning vi har fået for 2021.

**Skader vedr. motorkøretøjer:**

I 2020 blev der anmeldt to skader i forbindelse med brug af motorkøretøjer, i begge tilfælde traktorer. Den ene forårsaget af en påmonteret græsklipper, kunne ikke dækkes af motoransvarsforsikringen, da den ikke dækker maskiner eller værktøj, som monteres på køretøjet. Her trådte DIF's fællesforsikring ind.

Den anden skade skete da der blev svinget lidt for skarpt med en påmonteret flytrailer, der skræbde siden på en parkeret bil.

Skaden blev dækket, selvom den egentlig ikke var en berettiget skade.

### **Proceduren for at klage over en afgørelse truffet af Forsikringsklubben:**

I starten af 2021 er det blevet klart at proceduren for at klage til Ankenævnet for Forsikring, som der henvises til i kaskoforsikringsbetingelserne, ikke fungerer. HDI's betingelser beskriver en procedure, som viser sig ikke at være korrekt. Vi er i gang med at udrede hvordan mulighederne præcis er, og om vi kan få etableret en instans indenfor vores egne rækker.

### **Afsluttende bemærkninger:**

Bestyrelsen er meget opmærksom på omkostningerne og risici ved at have større beløb på en bankkonto. Derfor bruger Forsikringsklubben 5 forskellige banker, så der til enhver tid er færre end kr. 750K i de enkelte banker. Desværre er det umuligt at undgå negative renter når man har indestående. I 2020 har vi betalt kr. 9.000 i negativ rente, og vi forventer det i 2021 vil være kr. 12.000.

Forsikringsbetingelserne er ved at blive opdateret, da der er sket flere ændringer pr. 8/4-2020, hvor DSVU's DTO trådte i funktion, og er overgået til SPL i stedet for S-certifikat.

Vi har i mange år haft et lager af måske-brugbare flydele i en lade i Arnborg. Desuden var der også opbevaret en del papirer. Opbevaringen i laden var hårdt for både flydele og især for papirer, så derfor blev det besluttet at flytte lageret til et bedre egnet sted, som er på Sjælland.

Vi prøver også i større grad at få afsat måske-brugbare flydele med det samme, så de ikke skal opbevares i lang tid, så der vil blive annonceret for større dele, og vi vil have en lagerliste på vores hjemmeside.

Økonomien er god, og budgettet for 2020 er i det store hele blevet overholdt. Der har været ekstra indtægter, dels pga. de ekstra fly der er kommet ind i klubben, og dels fordi de nye fly er dyrere end dem som har forladt os. Flere fly og højere værdier, betyder højere præmier til forsikringsselskaberne. Men netto er heldigvis til den positive side.

Der er i regnskabet hensat kr. 258K til dækning af de skader fra 2020, som endnu ikke var færdig-reparerede ved årets udgang. Beløbet er et skøn baseret på de tilbud vi har på skaderne.

Bestyrelsen foreslår at der tilbagebetales kr. 555.000, som modregnes på opkrævningerne for anden halvdel af 2020. Beløbet er større end driftsoverskuddet, men da der er oparbejdet lidt ekstra kapital de sidste to år, har bestyrelsen valgt at tilbagebetale lidt af den ekstra kapital.

### **Tilbagebetalingsprocenten for 2020 er beregnet til 20 % af flykaskopræmierne.**

Bestyrelsen er overordnet tilfredse med årets resultat, omend vi naturligvis helst havde undgået de mange udbetalinger til skader.

På bestyrelsens vegne

Lars S. Rasmussen