

ÅRSBERETNING for 2021

for

Forsikringsklubben for Svævefly

Indhold:

| | |
|---|---------|
| Forsikringsklubbens virke..... | side 1 |
| Forsikringer, som Forsikringsklubben har forhandlet på plads..... | side 3 |
| Skadesbehandling..... | side 3 |
| Kaskoforsikringsbetingelser..... | side 4 |
| Kaskopræmierne..... | side 5 |
| Flyvning uden for Danmark og uden for Europa..... | side 5 |
| Udlån til udenlandske statsborgere, ikke DSvU medlemmer..... | side 6 |
| Fly ansvar..... | side 6 |
| Ulykkesforsikring på crew / besætningsmedlemmer..... | side 6 |
| Motoransvar..... | side 7 |
| Transportvognskasko..... | side 7 |
| Havarier og skader på fly i 2021..... | side 8 |
| Tabeller: | side 9 |
| - Fordeling af skaderne, skadetyper..... | side 9 |
| - Nøgletal..... | side 10 |
| - Skadefordeling mellem private fly og klubfly..... | side 11 |
| - Udgift til skader vs. indbetalt præmie..... | side 11 |
| - Gennemsnitlig udgift pr. skade..... | side 12 |
| - HDI's betaling..... | side 12 |
| Proceduren for at klage..... | side 12 |
| Afsluttende bemærkninger..... | side 13 |
| Tilbagebetalingsprocenten for 2021..... | side 13 |

| | | |
|-------------------------------|--|---|
| Bestyrelsen bestod i 2021 af: | Formand Bestyrelsesmedlem Bestyrelsesmedlem Suppleant | Lars Sverre Rasmussen Torben Lund Simonsen Søren Larsen Christian Skov |
| | Forretningsfører: | Anette Larsen |

Forsikringsklubbens virke:

Forsikringsklubben har gennem 48 år hjulpet danske flyejere med at finde gode og billige forsikringer. Om et par år, kan Forsikringsklubben således fejre 50 års jubilæum. I de første mange år, var det kaskoforsikringen der var i fokus via GF-Forsikring, men de seneste år, har vi fundet forsikringer på flyansvar, trailerkasko, ansvarsforsikringer til motorkøretøjer og sædeulykkesforsikringer, udbudt af kendte selskaber som HDI, Concordia og Tryg.

I årets løb har der heldigvis været færre skader som krævede Forsikringsklubbens medvirken, men desværre var der et fatalt havari i foråret, samt et udelandingshavari, som kunne have været gået rigtig galt. Begge endte med totalskader på flyene. Det er naturligvis tragisk når piloter mister livet eller får svære skader. Og det er også med store følger i klubberne som direkte berøres, både psykisk, men også fordi flyene efter havarierne er ude af drift. Og selvom et fly bliver totalskadet, kan sagen godt trække ud, da HDI ofte vil være sikre på, at piloten var behørigt certificeret og havde rettighed til at flyve flyet. Ved større skader, vil de oftest først se havarirapporten før de afslutter sagen. Er der tale om et flyvrag, der kan indbringe lidt penge ved salg, skal restværdien være opgjort inden erstatningen bliver udbetalt.

Vi ved godt det ikke er rart at have mange penge udestående, for man kan ikke rigtigt disponere før sagen er afsluttet.

I forbindelse med ventetiden inden der kan udbetales erstatning, er Forsikringsklubben blevet bedt om at betale den renteudgift, som ejere/ klubber blev pålagt i ventetiden. Vi erstatter ikke driftstab, herunder renter til finansiering, og det gør forsikringselskaberne heller ikke.

HDI har doneret 15.000 kr. til fysikarbejde til DSvU's Sikkerhedsudvalg som tilskud til den video de har fået lavet. Vi håber naturligvis, at videoen vil sætte øget fokus på flyvesikkerheden, så vi får færre skader fremadrettet. DSvU har ligeledes lavet en plakat til brug i klubberne i kombination med videoen.

EASA-regler – nye udfordringer:

I 2020 gik danske svæveflyvere over til EASA's SPL-regler. Reglerne er egentlig ret enkle, men da Trafikstyrelsen TBST implementerede dem, havde de i begyndelsen lavet ét sæt overgangsregler mht nylig erfaring m.m., men i løbet af 2021 ændrede TBST mening, og det bragte mange lidt "på hælene". Reglerne er naturligvis noget alle piloter skal overholde, og vores samarbejdspartner HDI er meget opmærksomme på, at piloterne til enhver tid opfylder EASA's krav før man flyver solo. Så vi vil opfordre klubberne til at sikre, at alle piloter har rettighed til det de giver sig i kast med, så det ikke ender med en afvisning af erstatning, fordi piloten ikke opfyldte reglerne.

EASA's regler mht nylig erfaring betyder bl.a, at hvis man ikke har starter og/eller timer nok, kan dette enten flyves med en instruktør og/eller under "supervision" af en instruktør. Dette betyder reelt, at der kan være piloter som flyver solo under supervision, men som jo ikke har starter og/eller timer iht reglerne. EASA har ikke en forskrift for, at instruktøren forud for pilotens solo-flyvning skal notere tilladelsen i logbogen eller lignende. Dette er et "mørkeområde" som Forsikringsklubben har taget op overfor DSvU's Sikkerhedsudvalg. DSvU kunne henstille til, at det noteres i logbogen før flyvning under supervision. Så er det dokumenteret, at piloten må flyve solo.

Hvordan er vores kasko-dækning skruet sammen ?

Vores nuværende fly-kasko-forsikring er baseret på en fælles-police tegnet i HDI, hvori alle kaskoforsikrede fly er registreret. Ved hver skade skal Forsikringsklubben selv dække op til 150 tkr., og HDI dækker hvad skaden måtte koste ud over dette beløb, herunder reparation, transport m.m. Hvis der sker en større hændelse, hvor flere fly skades samtidig, f.eks. ved brand, eller tyveri 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.

HDI har præciseret, at den fælles police kun gælder for forsikringstagere, som har en dansk adresse. Dette er for at undgå, at HDI konkurrerer internt i Europa. Har man adresse uden for Danmark, skal der træffes en aftale i hver enkelt tilfælde.

Ejerne af tysk indregistrerede fly skal betale "German Insurance Premium Tax" (IPT) 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.

I 2021 har vi som hidtil afregnet afgift af den præmie, som flyejerne indbetaler til Forsikringsklubben, men den praksis bliver ændret i 2022, sådan at der kun skal betales afgift af den nettopræmie, klubben betaler til HDI. Da fly med værdi under 175.000 "kaskodækkes" i klubbens eget regi betyder det, at kaskopræmien fremover bliver uden afgift for denne kategori.

Ved udgangen af 2021 var der 43 fly med udenlandsk registrering, heraf 41 tyske. Kun 6 stk. er klubfly, resten private. Der er en stigende tendens i bestanden af især tysk registrerede fly, og årsagen skal findes i, at omregistreringen til dansk register med de deraf affødte omkostninger spares. Det vil også være lettere at sælge flyet i udlandet hvis det er på tysk register, og dermed er gensalgssprisen sikkert højere. Og da flyene kan blive vedligeholdt under DSvU's vedligeholdelses-organisation, er der egentlig ikke nogen praktiske udfordringer mere. Men der er altså en højere præmie pga IPT.

På det årlige møde med HDI, varslede HDI, ligesom i 2021, en forhøjelse af kaskopræmien for 2022 på 10%. Da vores præmiestruktur er skruet sammen af forskellige trin afhængig af værdien af flyet, bliver stigningen overfor den enkelte flyejer en del mindre.

Coronaen betød, at Repræsentantskabsmødet igen i 2021 blev afholdt som elektronisk møde. Det er en anden mødeform som ikke giver helt samme muligheder for dialog, som et fysisk møde gør, men der var en god debat om de forskellige emner.

Der blev bl.a stillet forslag om, at man mod en ekstra præmie kunne få stillet et erstatningsfly til rådighed hvis ens eget fly blev skadet. Umiddelbart lyder det besnærende, men rent økonomisk ville det betyde en stor ekstra præmie for at dække de ekstra omkostninger til flyleje. Og rent praktisk er der simpelthen ikke mange ekstra fly, som man lejer. Og man ville sikkert også betakke sig for at få stillet et fly med dårligere performance til rådighed end det fly man havde fået skadet. Det er ikke lige så let som i bilverdenen.

Også i 2021 kom der nye kunder og/eller gamle kunder med nye fly. Tillykke med de "nyere" fly I måtte have erhvervet, og velkommen i Forsikringsklubben !

I mange år har Forsikringsmæglerne på Roskilde Lufthavn v/ Torben Lund Simonsen stået for at forhandle aftalerne på plads mellem Forsikringsklubben og de forskellige selskaber, samt hjælpe med de mange forsikringstekniske spørgsmål som kommer undervejs. Forsikringsmæglerens forretning i EKRK er under afvikling, og i 2021 er vores aftaler overgået til en anden mægler, Söderberg & Partners. Torben er dog fortsat på sidelinjen med sin lange erfaring og kontakter til de mange selskaber, og Torben fortsætter i Forsikringsklubbens bestyrelse, hvilket vi sætter stor pris på.

Visse af de ydelser, som indtil nu har været gratis, kommer vi fremover til at betale et mindre honorar for. Bestyrelsen er opmærksomme på dette forhold og vurderer løbende hvad vi får for pengene, og om vi kan forhandle honoraret ned hvis vi ikke får valuta for pengene.

Forsikringer som Forsikringsklubben har forhandlet på plads:

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

*Forsikringsklubben har valgt kun at hjælpe med at finde forsikringer til SLG og SSG (men ikke til TMG). Skadesforløbet for TMG er indtil videre for stort.

Skadesbehandling:

Vi skal henstille til, at man overholder bestemmelsen i § 9 i kaskoforsikringsbetingelserne om, at en skade skal anmeldes straks efter skadens opståen, også selv om man i første omgang regner med selv at kunne udbedre skaden, eller først udbedrer skaden senere. Fra 1. januar 2022 er fristen for anmeldelse ændret til 30 dage.

Så selvom skaden ved første besigtigelse anses som mindre og indenfor selvriskoen, så lav en anmeldelse, både til unionens SMS system og til Forsikringsklubben, så skaden er kendt i systemet.

Forsikringsklubben kan afvise skader, der ikke anmeldes rettidigt.

Nogle trælse skader:

De to ASK-21'ere, som er blevet repareret i Tyskland i 2020-2021, er hjemme igen. Desværre måtte vi vente meget længe på at det sidste fly blev gjort færdigt. Men det lykkedes, dog efter reklamation over kvaliteten og en ekstra rejse til værkstedet. Der var forskellige forklaringer på forsinkelsen, bl.a. sygdom hos medarbejderne og venten på reservedele. Virksomheden er nu også sat til salg, så den proces har muligvis medvirket til at vi blev nedprioriteret.

Forsikringsklubben har kompenseret Kolding Flyveklub for transportudgifter i forbindelse med lån af erstatningsfly fra Leipzig, som reparatøren stillede gratis til rådighed i en periode.

Bestyrelsen tager naturligvis forløbet til efterretning, og vurderer fremover om den meget lavere udgift til reparation står i forhold til de ulemper, vi åbenbart kan forvente.

Junior mesterskaberne i Litauen bød på flere udfordringer på skadesiden. Begge LS-8'ere, som var afsted, måtte en tur igennem LAK-fabrikkens værksted for at få lavet nødreparationer.

Den ene skade skete under vejtransport i Polen, mens den anden skete ved sammenstød med et andet fly i luften over Litauen.

I begge tilfælde blev LAK-fabrikken bedt om at nød-reparere begge fly så de kunne deltage i konkurrencen.

Traileren fra vejuheldet blev med hjælp fra SOS transporteret til Cobra fabrikken i Tyskland, som dømte den totalskadet.

Efterfølgende er flyet, som blevet skadet under vejtransporten, sendt til reparation hos Dan-Glide, idet LAK-fabrikken havde så kort tid til nød-reparationen, at finishen ikke var i top. Og ligeledes afslørede gennemgangen hos Dan-Glide skader ved hængslerne på krængerornerne.

Ved afslutningen af regnskabet var der usikkerhed om prisen for den endelige reparation. Der er hensat 235 tkr, som dog i skrivende stund viser sig at være noget for højt. Det overskydende beløb kommer Forsikringsklubben til gode næste år i stedet for.

(skaderne i Litauen er også beskrevet under "Havarier og skader på fly i 2021)

De to skader ifm Junior-mesterskaberne i Litauen, hvor LAK-fabrikken udførte reparationer henover en weekend har medført, at der i fremtiden ikke vil blive lavet arrangementer om midlertidig reparation med mindre der foreligger en klar aftale om hvordan efterfølgende ekstraomkostninger der måtte løbe på, bliver dækket.

Vi vil også opfordre klubber og privatejere til at lave nedskrevne klare aftaler om hvem der betaler for reparationer, selvrisko, værdiforringelser m.m. Der har i sagen med de to fly hersket nogen usikkerhed mellem lejere og udlejere om de økonomiske tab. Forsikringsklubben betaler for udbedring af skaderne og opkræver selvrisko hos flyets ejer, men vil ikke deltage i diskussionen om fordelingen mellem ejer og lejer.

Schempp-Hirth (S-H) har kigget på den totalskadede Ventus 3T, foreløbig uden udgifter for os. Desværre har S-H været ekstremt langsomme i denne sag. I skrivende stund er flyet fortsat hos S-H, og vi forsøger at lave en aftale om enten salg af vraget til anden part eller til S-H.

Bortset fra reparationerne af de to LS-8'ere, har vi ikke benyttet eller søgt tilbud fra udenlandske reparatører i 2021.

Vi har en udsestående sag fra 2019, hvor der er gjort indsigelser over bestyrelsens afgørelse. Som nævnt på Repræsentantskabsmødet sidste år, arbejdes der på at finde en løsning på det manglende klagesystem.

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.

På et improviseret møde i Montlucon i Frankrig med S-H's leder Tilo Holighaus, blev emnet "product support" diskuteret. En del flyejere og værksteder siger nemlig samstemmende, at flyfabrikanterne (ikke kun S-H) leverer en elendig support når det gælder reservedele til flyene. Det er både dele til nye og gamle flytyper det kniber med. Forsikringsklubben har også henvendt sig til DSvU's formand for at høre, 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 er dækket under kaskoforsikringer til fly og trailer. Har man en privat indboforsikring, dækker den i nogen udstrækning.

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

Forsikringsbetingelserne for kaskoforsikring er ændret vedrørende dækning af udenlandsk registrerede fly. Hvor der tidligere kun kunne dækkes 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

Kaskopræmierne:

2021 var det første år, hvor vi brugte en ny model til beregning af kaskopræmierne. Præmierne stiger nu proportionalt med værdien af flyet inden for hver værdigruppe. En værdigruppe kan f.eks. være fra 500 tkr. til 1 mill. Jo højere prisgruppe flyet ligger i, des mindre er præmiens procentsats i forhold til flyets værdi. De dyre fly betaler altså forholdsmæssigt mindre end de billigere fly – det gælder både privatfly og klubfly.

Klubfly koster som hidtil 40-50% mere i præmie end de private i tilsvarende værdigrupper.

Rabatten på 5 % for fly med motorinstallation blev afskaffet i 2021.

Selvriskobeløbene på kaskoskader er uændret som følger:

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.

Tariffen er ikke tilgængelig på hjemmesiden eller andre steder, men man kan altid få oplyst en pris ved henvendelse til Forsikringsklubben.

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.

Selvom man af DSvU er udtaget til en konkurrence i udlandet, skal klubbens flyveledelse stadig give tilladelse !

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 dækker 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, har vi aftale med HDI om den lovpligtige flyansvarsforsikring, og for tosædede fly tillige den lovpligtige 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.

Priserne for ansvars- og passageransvarsforsikring i 2022 er uændret. Prisen for et ensædet fly er således stadig kr. 950 og for tosædet fly kr. 1.900.

Vi havde ved udgangen af 2021 ansvarsdækket 164 private og 145 klubfly, i alt 309 fly.

Hertil 34 DaSK fly, hvoraf 19 var aktive med ansvarsforsikring. 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.

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 kunnet hjælpe med sæde-ulykkesforsikringer til 2 sædet fly, således at begge ombordværende er dækket. Sæde-ulykkesforsikring har følgende dæknings-summer:

| | 2021 | 2022 |
|--------------------------|-------------|-------------|
| Dødsfald | 45.000 kr. | 50.000 kr. |
| Invaliditet 100 % | 450.000 kr. | 500.000 kr. |
| Betaling pr. 2-sædet fly | 900 kr. | 980 kr. |

Ved udgangen af 2021 er der tegnet sædeulykkesforsikring på 11 fly, alle er klubfly.

Ulykkesforsikringen er et tilbud og kan tegnes sideløbende med flyets lovpligtige ansvarsforsikring, så et tosædet fly koster kr. 2.880 for begge forsikringer pr. fly.

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 som 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 græsslåmaskiner 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. 31/12-2021 111 stk. motorkøretøjer ansvarsforsikret i Forsikringsklubben, hvilket er en tilbagegang på 5 stk. sammenlignet med udgangen af 2020.

Prisen i 2021 var 653,- pr. køretøj. I 2022 er prisen 700,- pr. køretøj.

Bemærk venligst, at trækker et motor-køretøj f.eks. en trailer, og trailere rammer noget andet og beskadiger dette, så er der ingen dækning fra motoransvarsforsikringen. Den dækker kun skader som motor-køretøjet forvolder direkte.

Vi opfordrer alle til at gå ind på Forsikringsklubbens hjemmeside www.sv-flyforsikring.net og se betingelser og hvem som må føre køretøjerne i henhold til betingelserne, samt præmier for motoransvarsforsikringen.

Golfbiler:

Efter en diskussion om "golfvogns" betydning har vi valgt at anvende "golfbiler" fremover, det er ændret i policerne. En "golfvogn" er den håndtrukne vogn en golfspiller har sine golfkøller i.

Forsikringen dækker skader forvoldt af golfbiler ført af personer med B-kørekort og også unge på mindst 15 år som kører golfbiler, såfremt de har et gyldigt knallertkørekort, traktorkørekort eller et gyldigt B-kørekort. 17-årige med gyldigt B-kørekort kan køre uden ledsager.

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.

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 / Himmerland Forsikring på en fællespolice gældende i Europa på fordelagtige vilkår og præmier.

Da denne forsikring er et tilvalg til flykaskoforsikringen, tegner vi ikke transportvogns-forsikringer 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.

Forsikringsselskabet Concordia registrerer trailerne på baggrund af disse oplysninger.

Polisen i Concordia Forsikring tager udgangspunkt i hver enkelt transportvogns oplyste værdi, en såkaldt "sum forsikring". Det er vigtigt, at enhver flyejer holder sig à jour med sin vogns værdi og får givet Forsikringsklubben de korrekte oplysninger. Vognens værdi nedskrives ikke med tiden, som det eksempelvis sker med biler.

Mange har allerede opfattet signalet fra efterårets nyhedsbrev, så en del trailere er blevet hævet i værdi på listen. Værdien af den samlede trailerpark er vokset med 640 tkr. hen over nytåret 2021-22.

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 eller låst inde i en bygning !

Desuden skal trailere med en værdi på kr. 150.000 eller derover være forsynet med en GPS sporingsenhed, der gør det muligt at finde vognen i tilfælde af tyveri.

Der blev anmeldt én skade på en transportvogn i 2021, vognen blev totalskadet ved et uheld på en motorvej i Polen.

Derudover har vi kendskab til to mindre skrammer, som vi forventer bliver repareret for beløb, der ikke belaster forsikringen.

Kaskopræmier på trailere:

| Trailerens værdi [kr.] | | | Kaskopræmie [kr.] | |
|------------------------|---|---------|-------------------|-------|
| Fra | | Til | 2021 | 2022 |
| 0 | - | 30.000 | 789 | 828 |
| 30.001 | - | 70.000 | 918 | 964 |
| 70.001 | - | 110.000 | 1.046 | 1.098 |
| 110.001 | - | 130.000 | 1.179 | 1.238 |
| 130.001 | - | 150.000 | 1.345 | 1.414 |
| 150.001 | - | 170.000 | 1.480 | 1.556 |
| 170.001 | - | 190.000 | 1.660 | 1.730 |
| 190.001 | - | 210.000 | | 1.870 |

Havarier og skader på fly i 2021:

Vi har modtaget i alt 21 anmeldelser af skader, hvoraf 8 af dem har resulteret i reparationer med forsikringens medvirken. Ud af disse, er 3 fly blevet totalskadet.

Det er naturligvis kedeligt, at der har været så mange skader, men det er godt at de er blevet anmeldt. Dermed kender Forsikringsklubben til dem og kan dække hvis de er over selvrisiko-beløbet. Og vi har også mulighed for at informere HDI, så de kan deltage i betalingen hvis skaden er over 150 tkr. Den ene skade på LS-8'eren nævnt tidligere, har været en udfordring, da udgiften var vurderet til at være langt under vores selvrisiko overfor HDI, men hvor det nu viser sig den er meget større.

9 mindre skader er formentlig blevet udbedret for mindre beløb, 1 skade blev dækket af skadevolders ansvarsforsikring, og 1 er afvist med henvisning til at de opståede revnedannelse ikke kunne tidsbestemmes eller henføres til en bestemt begivenhed.

Flyvesæsonen 2021 var kun lige begyndt da vi fik anmeldt et voldsomt landingshavari, der heldigvis endte godt for piloten, men resulterede i at vi mistede et splinternyt fly til over 1,3 millioner. Der er udbetalt erstatning til ejerklubben, men flyet står i Tyskland og venter på at vi kan få solgt resterne. HDI ville først afslutte sagen efter havarirapporten var udsendt, så det forsinkede udbetalingen til flyets ejer.

Få dage senere blev en hård landing på hjemmeflyvepladsen anmeldt, og vi forventede ikke nogen dramatik i den anledning, men efter lang tids venten og forhandling med S-H måtte flyet totalskades, da der ikke kunne skaffes nye vinger til en smuk Janus CM.

Senere i foråret mistede vi ulykkeligvis både pilot og fly efter en afbrudt spilstart med efterfølgende lav indflyvning og et uopretteligt spin i finaledrejet.

En kollision i luften er heldigvis sjælden, men det skulle altså ske for en dansk pilot under stævnet i Litauen. Vores pilot landede sikkert og uskadt på en mark og flyet kunne bringes til at flyve igen et par dage senere. Den anden part i sammenstødet (en pilot fra Litauen) reddede sig i faldskærm, mens hans fly gik tabt.

Det var under transport til denne konkurrence at en af transportvognene væltede under kørsel på motorvejen i Polen på vej til Litauen. Flyet blev nødrepareret hos LAK-fabrikken og deltog i konkurrencen, men er nu under en længerevarende og kærlig behandling i Vamdrup for at få repareret de mange små skrammer der opstod under rystelserne i traileren, som LAK-fabrikken ikke behøvede at lave for at flyet kunne flyve, samt udbedring af nogle skader, som ikke havde en rigtig pæn finish. Selve traileren er totalskadet. Behandlingen af denne skade lå udenfor Forsikringsklubbens regi, men Concordia Forsikring har været meget effektiv og hjælpsom, og vi har fået gode tilbagemeldinger om Concordias skadesbehandling i den forbindelse.

Den økonomiske side af skaderne følger senere i beretningen.

Fordeling af skaderne:

| Skadestyper | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | Gns. |
|--------------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Landing på hjemme-flyveplads | 3 | 2 | 7 | 6 | 2 | 5 | 1 | 2 | 3 | 3 | 3.4 |
| Landing på fremmed flyveplads | | | | 1 | | 1 | | 1 | | | 0.3 |
| Marklanding | 4 | 3 | 3 | 2 | 4 | 6 | 1 | 1 | 2 | 1 | 2.7 |
| Skoleflyvning, solo (landing) | | | | | | | | | | | 0.0 |
| Skoleflyvning m/instruktør (landing) | | 1 | | | 1 | | 6 | | 1 | | 0.9 |
| Skader opstået på jorden | 7 | 2 | 3 | 7 | 5 | 5 | 1 | 2 | 2 | 1 | 3.5 |
| Havari under flyvning | | | 1 | 2 | 2 | | | 3 | 2 | 1 | 1.1 |
| Indbrud/tyveri/hærværk/brand | | | | 1 | | | 1 | | | | 0.2 |
| Spilstarter | | | 1 | 1 | 1 | | | 2 | 3 | 1 | 0.9 |
| Flyslæb | 1 | | 1 | | | 2 | 1 | 2 | 1 | | 0.8 |
| Selvstart | | | | 1 | | | | 2 | | | 0.3 |
| Transportvogne | | | | 1 | | | | 2 | | 1 | 0.4 |
| Vejtransport af fly | 1 | | | 2 | | | | | 1 | 1 | 0.5 |
| Manglende cockpittjek | | | | 1 | | | | | | | 0.1 |
| Skadesudgift under selvrisko | | | | | | | 6 | | 11 | 10 | 2.7 |
| Tyveri m.v. | | | | | | 7 | | | | | 0.7 |

"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 60-150 tkr. pr. stk.

I 2021 blev en hood ramt af transportvognens overdel, der klappede ned over cockpittet i blæsevej. Ejeren havde dog det store held at finde den helt rette reservedel til en særdeles fornuftig pris i Tyskland, og i samarbejde med Dan-Glide blev reparationen samlet set økonomisk overkommelig.

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:

| KASKO | Totalt antal forsikrede fly | | Private fly | | Klubfly | | Transportvogne | |
|---------------------------|-----------------------------|----------------|-------------|-------|--------------|-------|----------------|------------|
| | Pr. dato | Antal | Værdi [kr] | Antal | Andel af fly | Antal | Andel af fly | Antal |
| 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 | 50,7% | 203 | 49,3% | 192 | 10.975.000 |
| 31.12.2008 | 398 | 121.154.500 | 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 | 48,5% | 167 | 51,5% | 172 | 9.020.400 |
| 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 | 298 | 146.466.600 | 152 | 51,0% | 146 | 49,0% | 225 | 15.211.800 |
| 31.12.2021 | 302 | 147.910.600 | 157 | 52,0% | 145 | 48,0% | 230 | 15.825.300 |
| Gennemsnit pr. fly | | 489.770 | | | | | | |

Værdien af flyene pr. 31.12.2021:

| | | | |
|-------------|-----------------|------|--------------------------------|
| Private fly | kr. 88.118.600 | 60% | Gennemsnit pr. fly kr. 561.265 |
| Klubfly | kr. 59.792.000 | 40% | Gennemsnit pr. fly kr. 412.359 |
| Totalt | kr. 147.910.600 | 100% | Gennemsnit pr. fly kr. 489.770 |

Til- og afgang i 2021:

| 2021 | Tilgang: | Afgang: | Netto tilgang | Heraf ejerskiftet i DK og fortsat i kasko |
|----------------|-----------|------------|---------------|---|
| Private | 12 | -7 | 5 | 4 |
| Klub | 5 | -6 | -1 | 2 |
| I alt | 17 | -13 | 4 | |

Afgangen af fly indeholder også de 3 totalthavarede fly.

Skadefordeling mellem privat- og klubfly:

| ÅR | PRIVAT | | | KLUB | | | I ALT | |
|---------------------|--------------|-------------------|--------------|--------------|-------------------|--------------|--------------|-------------------|
| | Antal skader | Skadeudgift | | Antal skader | Skadeudgift | | Antal skader | Skadeudgift |
| | | Kr | Andel | | Kr | Andel | | Kr |
| 1992-2010 | 106 | 6.078.872 | 30,14% | 252 | 14.089.542 | 69,86% | 358 | 20.168.414 |
| 2011 | 11 | 669.733 | 51,80% | 8 | 623.293 | 48,20% | 19 | 1.293.026 |
| 2012 | 8 | 593.533 | 51,03% | 7 | 569.526 | 48,97% | 15 | 1.163.059 |
| 2013 | 4 | 710.010 | 83,79% | 5 | 137.345 | 16,21% | 9 | 847.355 |
| 2014 | 7 | 318.938 | 31,02% | 9 | 709.250 | 68,98% | 16 | 1.028.188 |
| 2015 | 10 | 619.907 | 42,63% | 14 | 834.249 | 57,37% | 24 | 1.454.156 |
| 2016 | 4 | 178.179 | 12,09% | 11 | 1.296.090 | 87,91% | 15 | 1.474.269 |
| 2017 | 9 | 701.732 | 41,20% | 17 | 1.001.515 | 58,80% | 26 | 1.703.247 |
| 2018 | 6 | 126.339 | 20,34% | 11 | 494.718 | 79,66% | 17 | 621.057 |
| 2019 | 7 | 714.108 | 67,34% | 10 | 346.272 | 32,66% | 17 | 1.060.380 |
| 2020 | 6 | 498.825 | 37,63% | 9 | 826.614 | 62,37% | 15 | 1.325.439 |
| 2021 | 1 | 22.500 | 2,91% | 8 | 750.184 | 97,09% | 9 | 772.684 |
| 1992-2021 | 179 | 11.232.676 | 34,1% | 361 | 21.678.598 | 65,9% | 540 | 32.911.274 |
| Gns. pr. år | 6 | 374.423 | | 12 | 722.620 | | 18 | 1.097.042 |
| Gns. / skade | | 62.752 | | | 60.052 | | | 60.947 |

Udgift til skader i forhold til indbetalt præmie:

| År | Private svævefly | | | Klubsvævefly | | |
|------------------|------------------|-------------------|------------------|------------------|-------------------|------------------|
| | Skades udgift | Præmie indtægt | Udgift / indtægt | Skades udgift | Præmie indtægt | Udgift / indtægt |
| 2011 | 669.733 | 975.774 | 68,6% | 623.293 | 1.266.841 | 49,2% |
| 2012 | 593.533 | 971.446 | 61,1% | 569.526 | 1.242.233 | 45,8% |
| 2013 | 710.010 | 1.043.751 | 68,0% | 137.345 | 1.316.151 | 10,4% |
| 2014 | 318.938 | 1.084.096 | 29,4% | 709.250 | 1.312.698 | 54,0% |
| 2015 | 619.907 | 1.145.503 | 54,1% | 834.249 | 1.326.255 | 62,9% |
| 2016 | 178.179 | 1.203.881 | 14,8% | 1.296.090 | 1.396.004 | 92,8% |
| 2017 | 701.732 | 1.291.679 | 54,3% | 1.001.515 | 1.394.786 | 71,8% |
| 2018 | 126.339 | 1.164.112 | 10,9% | 494.718 | 1.483.475 | 33,3% |
| 2019 | 705.086 | 983.498 | 71,7% | 380.806 | 1.610.978 | 23,6% |
| 2020 | 498.825 | 1.176.764 | 42,4% | 826.614 | 1.588.992 | 52,0% |
| 2021 | 22.500 | 1.887.319 | 1,2% | 750.184 | 2.383.209 | 31,5% |
| 2011-2021 | 5.144.782 | 12.927.823 | 39,80% | 7.623.590 | 16.321.622 | 46,71% |

Ovenstående tal er udgifterne Forsikringsklubben har haft, og altså ikke de totale repartitionsudgifter.

Det tilstræbes, at skadesudgiften står i samme forhold til præmien for private- og klub-fly. Som det ses, er der i 2021 ca. 30% forskel i forholdet mellem skadesudgift præmien, men det skyldes især ét meget dyrt fly. Og det svinger også en del fra år til år. Gennemsnitligt er der 7% forskel.

Gennemsnitlig udgift pr. skade:

| 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 |
| 2021 | 22.500 | 93.773 | 85.854 |
| 1992-2021 | 62.752 | 60.052 | 60.947 |

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 2011-2021 var kr. 72.865, hvilket er en stigning på 29%. Vi ser generelt stigende reparations-priser, og med den nuværende situation i samfundet, må vi forudse yderligere store stigninger.

HDI har betalt følgende beløb:

| HDI's bidrag | | | | | | |
|---------------------|------------------|-------|------------------|-------|------------------|-----------|
| År | Privat | | Klub | | Totalt | |
| | Beløb | Antal | Beløb | Antal | Beløb | Antal |
| 2019 | 984.739 | 3 | 165.352 | 2 | 1.150.091 | 5 |
| 2020 | 190.000 | 2 | 136.283 | 2 | 326.283 | 4 |
| 2021 | 0 | 0 | 1.555.000 | 3 | 1.555.000 | 3 |
| 2019-2021 | 1.174.739 | | 1.856.635 | | 3.031.374 | 12 |
| Gns. pr. år | 391.580 | | 618.878 | | 1.010.458 | |

Beløbet i 2020, der er markeret med gråt, er rettet efter endelig afslutning af skader i 2020. Beløbet i 2021, der er markeret med gråt, er usikkert idet reparationen ikke er afsluttet.

Skader vedr. motorkøretøjer:

Vi har ikke hørt om skader med motorkøretøjerne i 2021.

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 750 tkr. i de enkelte banker. Desværre er det umuligt at undgå negative renter når man har indestående. I 2020 har vi betalt kr. 9.125 i negativ rente, og i 2021 betalte vi kr. 15.170. Stigningen skyldes, at bankerne nedsætter beløbs-grænsen for hvornår der skal betales negative renter.

Forsikringsbetingelserne for kaskodækningen er opdateret pr. 1. januar 2022. I den nye version er det præciseret at piloternes certifikater og rettigheder, samt chaufførernes kørekort skal være i orden.

Vi prøver i større grad at få afsat måske-brugbare flydele med det samme, så de ikke skal opbevares i lang tid. Vi er i gang med at gennemgå de opbevarede dele, hvoraf mange har lidt skade på grund af fugt. De få brugbare dele vi har tilbage, vil blive annonceret til salg, og vi har planer om at vise en lagerliste på Forsikringsklubbens hjemmeside.

Det nye lagerlokale, der er tørt og opvarmet, befinder sig syd for Roskilde.

Økonomien er god, og budgettet for 2021 er i det store hele blevet overholdt. Vi har heldigvis haft en lavere udgift til skader end forventet. Der har været nogle dyre havarier, men her har HDI dækket en stor del af udgifterne.

Der er i regnskabet hensat 377 tkr. til dækning af de skader fra 2021, som endnu ikke var færdig-reparerede ved årets udgang. Beløbet er et konservativt skøn baseret på de tilbud vi har på skaderne.

Bestyrelsen foreslår at der tilbagebetales kr. 1.018.000, som modregnes på opkrævningerne for anden halvdel af 2022. Beløbet er større end driftsoverskuddet, men da der er oparbejdet lidt ekstra kapital de sidste 3 år, har bestyrelsen valgt at tilbagebetale lidt af den ekstra kapital. Vi tilstræber at have ca. 750 tkr. (svarende til 5 x selvrisiko) som buffer.

Tilbagebetalingsprocenten for 2021 er beregnet til 36 % af flykaskopræmierne.

Der er de seneste 10 år gennemsnitligt tilbagebetalt 23%, og seneste 20 år 29%. Tilbagebetalingen er et resultat af, hvordan regnskabet ser ud når året er omme. Den største ubekendte faktor er altid den endelige skadesudgift, som først kendes i det nye år.

Der har været justeret en del i forskudspræmien gennem tiden, i 2010 blev forskudspræmien nedsat med 15-20%, da den gennemsnitlige tilbagebetalingsprocent var blevet højere end ønsket.

Senest blev præmien i 2021 nedsat for de dyreste fly – både klubfly og private fly - samtidig med at rabatten for fly med motor blev taget væk.

I 2022 stiger alle flykaskopræmier ca. 5% som følge af skadesforløbet i 2021.

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

På bestyrelsens vegne

Lars S. Rasmussen