Årsberetning
2019



Indholdsfortegnelse

1 Indledning 4
1.1. Bestyrelsesarbejdet 4
1.2. Økonomi 4
1.3. Unionens udvalg 5
1.4. Unionens administration 5
1.5. Perspektivplan og DIF Strategiske Spor 5
1.6. Samarbejde med Flyvevåbnet 6
1.7. Bæredygtighed 6
2 Fastholdelses- og Breddeidrætsudvalget 7
2.1. Klubtrænere 7
2.2. S-certifikater 7
2.3. Juniorlejr 8
2.4. Skole/klub introarrangement. 8
2.5. Simulator 8
2.6. Svæveflyvekonference og Formandsmøde 8
2.7. Rekruttering 9
3 Nordic Gliding. 10
4 Danmarks Idrætsforbund 10
5 Kongelig Dansk Aeroklub 10
6 Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen (TBST) 10
7 Luftrum 11
8 Sikkerhedsudvalget. 11
9 Gliding Union (EGU) 12
10 Nordisk Samarbejde 13
11 Medlemsudvikling 13
12 Flyvevirksomhed 14
13 Uddannelse af piloter 15
Uddannelsesudvalget, EASE og TBST 15
SPL-teori 15
Instruktørkurser 15
S-kontrollanternes virke 16
FLYSIK 16
14 Materielområdet 17
14.1. Materieludvalg 17
14.2. CAMO og værksteder 17
14.3. Audits 17
14.4. Materielkontrollantkursus 18
14.5. Materielkontrollanter 19
14.6. EASA 20
15 Svæveflyvecenter Arnborg 22
16 Elite- og Talentområdet 23
16.1. 20th FAI European Gliding Championships – Standard-, 15m- og Klubklasse, Slovakiet 23
16.2. 20th FAI European Gliding Championships – 18m, Åben, og 20m tosædet klasse, Polen 23
16.3. 11th FAI Junior World Gliding Championships, Ungran 24
16.4. Danmarksmesterskaberne 2019 24
16.5. Sun Air Cup og Junior DM 25
16.6. Danmarksrekorder 25
17 Afslutning 26

Forkortelser og synonymer:

ARC	Airworthiness Review Certificate
CAMO	Continuing Airworthiness Management Organisation
CofA	Certificate of Airworthyness
DIF	Danmarks Idræts Forbund
DM	Danmarksmesterskaberne
DSvU	Dansk Svæveflyver Union
DTO	Declared Training Organisation
DULFU	Dansk Ultralet Flyver Union
EAS	Europe Air Sports (det europæiske KDA)
EASA	European Aviation Safety Agency (fælleseuropæisk TRS)
EGU	European Gliding Union - (det europæiske DSvU)
EM	Europamesterskab
ET	Elite- og Talentudvalget
FI	Førsteinstruktør
HB	Hovedbestyrelsen i Dansk Svæveflyver Union
HI	Hjælpeinstruktør
JDM	Junior Danmarksmesterskaberne
KDA	Kongelig Dansk Aeroklub
LAPL	Light Aircraft Pilot License
NG	Nordic Gliding Magazine
SMS	Safety Management System
SAC	Sun Air Cup
TBST	Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen
TMG	Touring Motor Glider
UHB	Unionshåndbog (DSvU)
VM	Verdensmesterskab
WAG	World Air Games

1 Indledning

Efter nogle år med mange store ændring og meget nyt, blev 2019 i højere grad et år, hvor vi konsoliderede os. I administrationen begynder vi at få gavn af medlemsdatabase og det nye økonomisystem der blev indført i 2018. Der udvikles stadig på integrationen, for at gøre Unionens drift endnu mere effektiv, og hermed frigøre ressourcer til andre opgaver.

Det betyder at vi kan byde ind på eksterne opgaver, og hermed skabe ekstra indtægter til Unionen. DSvU overtager således administrationen af Nordic Gliding fra januar 2020.

Den største opgave i 2020 har været overgangen til EASA-certifikater, og hermed også en helt ny struktur for uddannelse af piloter og instruktører. Vi er ved at være gennem denne transition, og kan allerede nu kalde det for en succes, ikke mindst på grund af en særdeles kompetent indsats fra Unionens administration, men også grundet et godt engagement i klubberne.

Sidste fase er udvikling af nyt teorimateriale, som dækker det nødvendige pensum, og kun det. Det nye materiale skal forbedres på nogle områder i 2020, og senere formateres til on-line. Materialet, som er udarbejdet af administrationen med støtte fra en række medlemmer, er gratis for Unionens medlemmer, så nye medlemmer skal ikke længere investere i teorikompendier.

Vi må konstatere at vi aldrig var kommet gennem denne overgang til EASA-certifikater, hvis vi ikke i 2018 havde besluttet at ansætte en konsulent til opgaven.

Unionen blev desværre ramt af en fatal ulykke i 2019. Vi undgår aldrig helt alvorlige uheld som dette, men det understreger vigtigheden af at vi til stadighed er opmærksomme. Rutinemæssige flyvninger kan hurtigt udvikle sig til ulykker, hvis vi ikke alle er opmærksomme.

Bestyrelsesarbejdet

Hovedbestyrelsen (HB) består af følgende:

Formand: Peter Eriksen
Næstformand, Konkurrence og Materiel: Mads Leth
Kasserer og uddannelse: Jørgen Legind Hansen
Fastholdelse og Rekruttering: Jørgen Korsgaard
Elite- og talentudvikling: Morten Bennick
1. Suppleant: Claus Elmeros
2. Suppleant: Glenn Carstensen

Hovedbestyrelsen har i 2019 afholdt 10 møder, heraf 4 som online møder. Suppleanterne har deltaget i møderne og haft opgaver i lighed med andre medlemmer af HB.

Økonomi

Økonomien betragtes som tilfredsstillende, med et mindre underskud i 2019. Der henvises til årsrapporten for 2019 og den dertilhørende ledelsesberetning.

Unionens udvalg

DSvU har nu følgende aktive udvalg:

- Arnborg Bestyrelse
- Elite- og talentudvalg
- Fastholdelses- og breddeudvalg
- FLYSIK udvalg
- Materieludvalg
- Rekrutteringsudvalg
- Uddannelsesudvalg

Udvalgene er vigtige for Unionens udvikling og drift, men det er svært at rekruttere og fastholde medlemmer i udvalgene. Specielt ville vi gerne genetablere et Luftrumsudvalg, og håber det lykkes i 2020.

Unionens administration

Som det har været diskuteret på formandsmøder, er administrationen i dag vokset til 4,5 årsværk.

Et halvt årsværk bruges på certifikatkonverteringen. Det forventes at dette kan reduceres efter sommer 2020, når konverteringen er overstået, men det er målet at der i administrationen fortsat vil være ekspertise på området.

Svæveflyvecenter Arnborg forbruger godt et halvt årsværk. Gennem en årrække har det vist sig, at det ikke kan reduceres yderligere, hvis vi skal have et center, som er i god form, og hvor alle medlemmer kan komme.

Generalsekretær og kontorassistent, som ud over almindelig administration også varetager bogholderi og regnskab, fylder 2 årsværk. Det er hensigten at kontorassistenten gradvist skal overtage flere af de basale opgaver vedrørende uddannelse og materiel.

Talenttræneren er et direkte resultat af den nuværende strategiaftale med DIF, hvor vi fik penge til at styrke arbejdet med juniorer og talenter. Talenttræneren er ansat på halv tid.

Endelig er der Udviklingskonsulenten. Det blev efterhånden klart, at hvis vi skulle leve nogenlunde op til de krav DIF stiller på Rekrutterings- og Fastholdelsesområdet, skulle der betalt arbejdskraft til at drive det. Samtidigt har det givet os mulighed for at udvikle værktøjer og metoder til klubberne, så som skoleområdet, og ikke mindst har det givet os mulighed for at samarbejde med Flyvevåbnet. Stillingen forbliver indtil udgangen af 2021, og det er håbet at vi herefter kan få DIF til at hjælpe med at bevare stillingen, som er unionens støtte til fastholdelse og rekrutteringsaktiviteter i klubberne.

Perspektivplan og DIF Strategiske Spor

Arbejdet med de strategiske spor går fornuftigt. Vi opfylder ikke alle de fastsatte mål, men forsøger hele tiden at skabe de processer der er aftalt med Danmarks Idrætsforbund (DIF).

Der er stadig 2 år tilbage af den nuværende aftale, men DIF begynder allerede nu at forberede den næste 4-års periode gennem en opdatering af DIFs politiske program. DSvU skal derfor også i gang med at definere de fremtidige mål, noget Hovedbestyrelsen vil tage fat på i det kommende år.

Der bliver givet tale om en fortsættelse af nogle af de eksisterende aktiviteter, suppleret af nogle nye. Her er et godt bud at bæredygtighed bliver et af de nye områder. Svæveflyvning er som udgangspunkt en bæredygtig sport, men vi kan helt sikkert gøre det bedre, noget der skal tages fat på i 2020.

Samarbejde med Flyvevåbnet

DSvU underskrev i efteråret en aftale med Forsvaret om samarbejde omkring rekruttering og forberedelse af piloter, som ønsker en karriere i Forsvaret. Aftalen har allerede ført til en række fælles arrangementer, og vil i 2020 føre til en række fælles tiltag, både fælles rekrutterings arrangementer, men også støtte til de af vores unge medlemmer, som drømmer om en karriere i forsvaret.

Bæredygtighed

Det første arrangement for elektrisk flyvning i Danmark blev afviklet på Kaldred flyveplads i august. Vi demonstrerede, at man kan starte og flyve med elektriske fly, hvilket gav en del positiv presseomtale. Dette var første reelle skridt mod en udvikling mod mere bæredygtig luftfart i Danmark. Vi demonstrerede at vi ikke kun taler om bæredygtighed, vi mestrer at gøre det i praksis, hvilket gav en del positiv presseomtale.

Målet er at vi starter en reel omstilling til en bæredygtig sport meget snart, og samtidigt viser vejen for den kommercielle luftfart.

2 Fastholdelses- og Breddeidrætsudvalget

Vi har nu kørt to år med aftalerne med DIF, de såkaldte strategiske aftaler. Der er opstillet mål for medlemstilgang, mindre frafald, mere flyvning for almindelige medlemmer også til hverdag, større tilgang af unge under 25 M/K, flere sølv-c og andre diplomer, strækkurser, klubtræneruddannelse/-seminarer, intro flyvedage, bedre placeringer ved VM, genindførelse af DIKO i visse egne af landet.

Den seneste opgørelse over det samlede medlemstal i DSvU viser desværre ikke nogen stigning, men måske en vis form for stabilitet. Det er nok heller ikke lykkedes for de fleste at få mere flyvning i år, hvilket vel til vis grad nok skyldes en halvvejs dårlig flyvesæson på grund af vejret. Den første distriktskonkurrence i længere tid i det midt-/nordjyske, som Aviator havde indbudt til, blev ikke til noget pga. vejrudsigten.

Klubtrænere

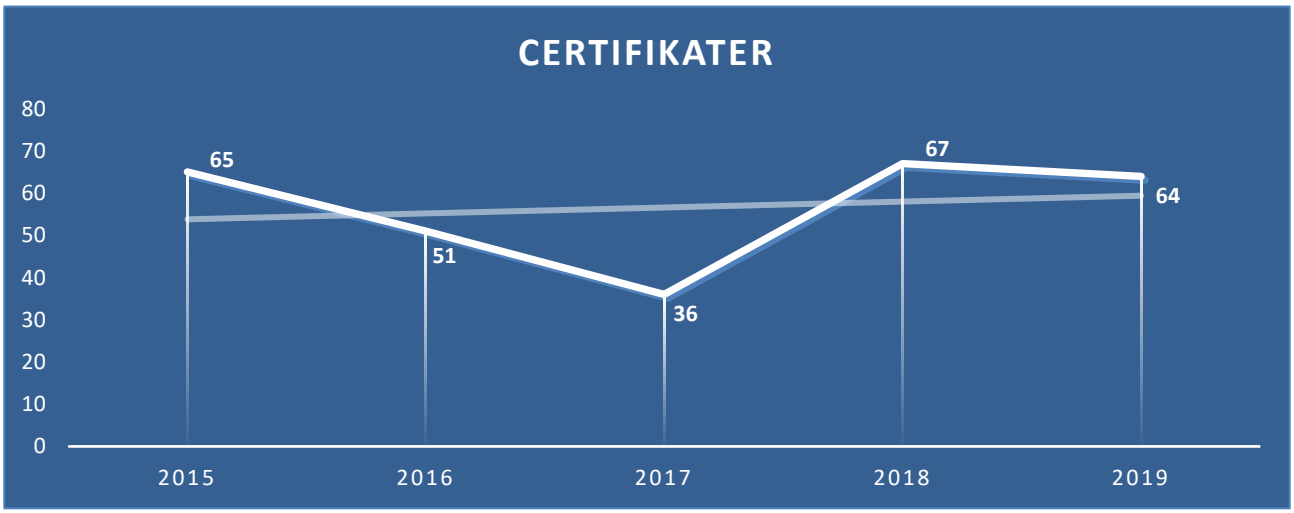
I 2019 blev der planlagt to seminarer, et i marts måned, der blev gennemført med relativt kort varsel. Med 10 deltagere. Et andet sidst i oktober blev desværre aflyst pga. for får deltagere. Siden det første i februar 2018 med ca. 20 deltagere er deltagerantallet blevet mindre. Vi planlægger et seminar i februar i 2020 med et noget andet program end tidligere.

I slutningen af året udsendtes der er et spørgeskema til alle klubtrænere. 15 trænere har svaret.

S-certifikater

2019 blev et år med 64 nye S-certifikater, hvilket kun er 3 certifikater fra sidste års meget høje antal på 67 stk. Gennemsnittet for de seneste 10 år er 55 certifikater årligt, så også i det lys ser det godt ud på certifikatfronten. Tendensen er opadgående.

I 2019 har ØSF præsteret 7 certifikater, hvor den ene er en genudstedelse. Nordsjælland (1 genudstedelse) og Vejle har begge lavet 6 nye certifikater.



Skole/klub introarrangement.

Igen afholdt Vejle Svæveflyveklub et velgennemført arrangement i samarbejde med et par skoler. Ca. 10 elever prøvede at være pilot for nogle dage med masser af flyvning og en portion aktiviteter på jorden i forbindelse med flyvningen. I 2018 deltog 16 elever, hvor de fire meldte sig ind i klubben. De fire gik solo i år og en af dem har fået SPL.



Hvis man kigger på VSK facebook side er der nogle gode videoklip om arrangementerne, hvor begejstrede deltagere og lærere rose tingene.

Juniorlejr

Denne blev afholdt af Vejleklubben med stor deltagelse. Vejret var fint, og der var konstant fly i luften.

Simulator

Simulatoren har været brugt en hel del i den forgangne sæson i forbindelse med både klubarrangementer og rekrutteringsarrangementer.

Desværre har vi ikke endnu fået lavet simulatornormer, som kan føres i elevsystemet. Det er tankevækkende, at der sker så lidt mht. formel skoling på simulatorer i svæveflyvning. I alle andre former for flyvning, specielt den professionelle, er simulatorflyvning en meget vigtig del af uddannelsen og som PFT-flyvning.

Svæveflyvekonference og Formandsmøde

Konferencen blev igen i år afholdt på hotel Trinity. Der var ikke helt så mange deltagere som i 2018, men pænt besøgt alligevel. Det var en skam, at firma Streifeneder ret kortfristet måtte melde afbud. Det har så siden hjulpet lidt med den fine artikel om firmaet i Nordic Gliding.

Programmet:

- Vladimir Fedorov: Flyvning på øerne. Er det anderledes end flyvning i Jylland?
- Vejle Svæveflyveklub: Skoleprojektet. VSK har nu et par år haft et godt samarbejde med forskellige skoler i lokalområdet.

- Flysik-Udvalget: SMS (Safety Management System) ved Peter Mejlhede.Det digitale Nordic Gliding: Jens Trabolt
- Virker klubtrænerordningen? Statistik og ideer. Jørgen Korsgaard
- Perle Møhl: om kvindeprojektet i samarbejde med Danmarks Idræts Forbund
- Nu skal der gang i diplomerne: Mogens Hansen

På Formandsmødet om søndagen fortalte Silkeborg klubben om en anden måde at hverve medlemmer på. Her er der bestemt noget læring af hente for andre klubber også. Vi er sikre på at andre klubber kan henvende sig til Vejle Svæveflyveklub og Silkeborg Flyveklub for at hente gode råd mht. rekruttering.

Rekruttering

Der var planlagt FlyGirl arrangementer i Vejle, Viborg og ØSF.

Da tilmeldingerne var kommet, var der desværre kun 6 tilmeldinger i Viborg og 7 i Vejle, hvorfor det hurtigt blev besluttet at slå dem sammen og flyve i Vejle. Det blev faktisk en god dag for alle deltagere.



3 Nordic Gliding.

I 2019 er magasiner udkommet 6 gang præcist som tidligere. Samtidigt har fremtiden for magasinet været indgående drøftet i det nordiske samarbejde. Det her aftalt, at magasinet bliver digitalt i en nær fremtid. I 2020 vil der derfor "kun" udkomme 4 numre på tryk, samtidig med at der udbygges en digital platform, hvor man også kan læse artikler fra tidligere numre og meget andet spændende.

Fra 2020 overtager DSvU administrationen af selskabet bag Nordic Gliding.

4 Danmarks Idrætsforbund

Som skrevet tidlige, er DIF i gang med at udvikle et nyt politisk program. Arbejdet følges tæt at DSvU, da programmet vil skabe rammerne for DIFs samarbejde med de enkelte forbund, og samtidigt udstikker retningslinjerne for den fremtidige støttestruktur. Her er det specielt vigtigt at balancen mellem store og små forbund ikke forskydes i retning mod de store forbund. Det er givet i vores favør, at der stadig lægges vægt på udvikling i forbundene, og ikke, som tidlige, på drift. DSvU er i stand til at drive, og har behov for, en kontinuerlig udvikling.

DIF vedtog i foråret en politik for "good governence", som blandt andet indebærer at bestyrelsesmedlemmer kun kan sidde 12 år på den samme post. Fra DSvUs side havde vi gerne set en endnu strammere politik, men det der blev enighed om, er et skridt i den rigtige retning.

Den nye politik vil føre til en række udskiftninger i DIFs bestyrelse i de kommende år, herunder valg af en ny formand. DSvU deltager aktivt i processen, både i den formelle, og i den der foregår i korridorerne, for at sikre at den fremtidige bestyrelse får en afbalanceret sammensætning af medlemmer fra forskellige sportsgrene. Vi ser gerne at et af de tre luftsportsforbund igen bliver repræsenteret.

5 Kongelig Dansk Aeroklub

Efter nogle turbulente år, blev 2019 året hvor den konstruktive proces med at genetablere KDA tog fart. En række vedtægtsændringer, som skal danne grundlag for det fremtidige KDA, blev i september måned enstemmigt vedtaget af KDAs repræsentantskab. Vedtægterne beskriver KDAs rolle, og indikerer klart at så meget arbejde og ansvar som muligt skal delegeres til de enkelte forbund. DSvUs direkte relation til International Gliding Commission (IGC) er nu fastslået i KDAs vedtægter.

Næste fase bliver en justering af KDAs medlemsstruktur og kontingentstruktur.

6 Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen (TBST)

Den alvorlige sag med bortvisning af Luftfartslægen har desværre ført til et vanskeligere arbejdsklima med TBST, som har måttet bruge meget energi på at kigge indad i organisationen, og det har været mærkbart for DSvU.

Vi har stadig et fint forhold til TBST, kendetegnet ved gensidig tillid, og vi formår normalt at finde løsninger, som er acceptable for alle parter.

Vi så gerne at TBST gik endnu længere i deres uddelegering af opgaver til DSvU, og gik helt til grænsen af hvad EASA tillader, et ønske vi fremsætter, så ofte vi kan.

7 Luftrum

Vi er for snart mange år siden blevet stillet i udsigt, at det sjællandske luftrum, og specielt Roskilde TMAs udstrækning skulle revurderes. Desværre er der ikke sket noget endnu. Vi mener ikke at TBST lægger pres nok på Naviair for at få denne opgave løst.

Desværre har vi ikke et fungerende Luftrumsudvalg, som kan tage opgaven op. Etableringen af et Luftrumsudvalg er en af de store prioriteter i 2020.

I det daglige, er vi meget afhængige af de enkelte Roskilde eller Billund flyvelederes velvilje. De fleste dage får vi en fin service, men der er desværre eksempler på at beslutninger ikke hænger sammen med de reelle behov, eller at prioriteringer virker besynderlige.

Hæren kommer også til at genere os mere end de gør i øjeblikket. Udvidelse af Oksbøl områderne kommer til at påvirke mulighederne for at flyve i Vestjylland.

8 Sikkerhedsudvalget.

Sæson 2018 var en rigtig god sæson, set fra sikkerhedsudvalget. Vi var forskånet for alvorlige hændelser. Det samme kan vi desværre ikke sige om sæson 2019. Som det sikkert er de fleste bekendt, har der i år været 6 alvorlige hændelser/havarier, hvor det ene desværre endte fatalt.

Havarirapporterne er i skrivende stund under bearbejdelse i HCLJ og Sikkerhedsudvalget venter på rapporterne.

Sikkerhedsudvalget er glad for den store interesse, der er omkring flyvesikkerheden i Danmark og Sikkerhedsudvalget er glad for de nye medlemmer, der er trådt ind i udvalget i 2019. Det har givet udvalget et godt boost på kompetencesiden.

I forbindelse med DSvU's nye sikkerheds-ledelses-system, SMS, har vi besøgt Trafik og Byggestyrelsen (TBST), Havarikommisionen (HCLJ), flyvevåbnet og lægehelikopterne i Danmark.

Sikkerhedsudvalget har udarbejdet en Sikkerhedspolitik for DSvU's medlemmer og Sikkerhedsudvalget har lavet et risikovurderingssystem baseret på flyvevåbnets gode erfaringer.

I forbindelse med SMS og indrapporteringerne fokuserer sikkerhedsudvalget på vi skal hjælpe hinanden på tværs af klubberne med at spille hinanden gode til at øge sikkerheden i vores dejlige sport og hobby.

Hver klub har glimrende styr på sikkerheden og jeres løsning på en hændelse vil vi gerne have, så den kan blive fortalt videre til de andre klubber. I 2019 har vi fået 37 SMS-indberetninger, 90% af indberetningerne er sendt tilbage til klubberne hvor vi har bedt om jeres forslag til forebyggende handlinger. Det er en stigning på de tidligere års rapporter med 500%. At vi er begyndt at få gode SMS-rapporteringer, viser ikke at vores sikkerhed er blevet dårligere, den viser vi er ved at få en rigtig god sikkerhedskultur i DSvU. SMS-rapporterne dækker alle flyvefaser fra start til landing og tilbagetransport, samt indeholder også eksempler på materielle fejl.

Alle observationer for 2019 er udgivet i nyhedsbreve. Sikkerhedsudvalget har lavet sikkerheds-anbefalinger og sendt Sikkerhedsinfos ud på alvorlige problemer, hvor udvalget har set fejl samt hvor

HCLJ har bedt udvalget sætte ind med forebyggende handlinger. Sikkerhedsudvalget har identificeret at det største problem i 2019 har været manglende overholdelse af procedurer og manglende kommunikation.

En af de større aha-oplevelser for Sikkerhedsudvalget var i 2019, at vi identificerede vi i DSvU ikke uddanner vores medlemmer i, hvad vi skal indberette. Her var vi henvendt os til den nye DTO med et ønske om, at vi uddanner vore medlemmer i hvad vi skal rapportere. Det er håbet, at vi kan få mange flere infos om, hvordan vi kommer galt afsted.

I 2020 vil Sikkerhedsudvalget få flere sider på DSvU's hjemmeside, hvor vi kan vise anbefalinger til forebyggelse af uheld og links til udenlandske websider med sikkerhedsrelateret indhold. De nye websider vil desuden vise være SMS rapporter, når de er blevet færdigbehandlet, så erfaringerne kan bruges på tværs af klubberne til gavn for sikkerheden.

Ligeledes i 2020 vil Sikkerhedsudvalget arrangere sikkerhedsworkshops på Arnborg for flyvecheferne, så de kan hjælpe med at forbedre flyvesikkerheden yderligere i fremtiden. Et løbende tilbud til klubberne er, at sikkerhedsudvalget gerne deltager i klubaftener.

Sikkerhedsudvalget vil endvidere deltage aktivt i brugen af unionens nye simulator. Det har vist sig, at det er et værktøj, som kan supplerede den praktiske flyvning sikkerhedsmæssigt.

Sikkerhedsudvalget vil gerne sige tak til forsikringsklubben for det gode samarbejde i 2019, hvor det har hjulpet med at få identificeret manglende SMS rapporteringer samt DSvU's webmaster, der har hjulpet med opsætningen af SMS indrapporteringssiden.

9 Gliding Union (EGU)

EGU arbejdede i 2019 på særligt 3 hovedområder, som var certificering (SFCL), Part-M light vedligeholde af svævefly og sikring af luftrum. Fra Danmark deltager Ole Gellert Andersen, DSVU og medlem af EGU's bestyrelse, og på materielområdet er Poul Hørup vores kontaktperson til udvalget.

"Sailplane Rule Book - Easy Access Rules" er udkommet i marts 2019, men mangler dog stadig afsnittet om certificering og vedligehold. Der arbejdes på certificeringsdelen og den endelig tekst til Acceptable Means of Compliance og Guidance Materials (AMC og GM) skulle ligge færdigt i februar 2020 klar til vores overgang til et nyt EASA certifikat.

På materiel vedligeholdelsesdelen er man dog ikke kommet så langt. Overgangen til Part66L certificering af materielkontrollanter er undervejs, men hvordan det endelig bliver håndteret, er endnu ikke helt på plads. Et Part66L certifikat giver således ret til det hele, hvor vi tidligere havde rettigheder indført på materielkontrollant beviserne. Aftalen er at alle får overført "Grandfathering" rettigheder og det er trods alt et godt udgangspunkt. På uddannelsesområdet til Part66L er der ikke noget endeligt, men et krav om teoretisk eksamen kommer vi nok ikke udenom. Der opfordres til at lave noget ens uddannelse og eksamens materiale imellem landene og EGU har inviteret til en workshop i 2020, som vi deltager i. Hvordan den fremtidige organisation omkring vores vedligeholdelsesorganisation kommer til at se ud, er også under overvejelse i forbindelse med den nye Part M Light. Det mest enkle ved denne løsning kunne være helt ikke at have en organisation un-

der DSvU til at vedligeholde flyene, men en ejer-vedligeholdelsesplan efterfulgt af en Part66L certificeret materielmand, som så udfører alle 3 aktiviteter, vedligehold, eftersyn og review sammen med fly-ejeren. Hvordan vi får dette aftalt med Trafikstyrelsen bliver spændende, men vi ser nok alle frem til nogle mere balancerede processer.

På luftrumsdelen arbejdes der på at få mere dialog med EASA når der skal ændres på luftrum i Europa. Svæveflyvning og general fritidsflyvning bliver mere og mere begrænset af nye regler og nye brugere af luftrummet. EGU har identificeret at der er brug for en central støtte til de national svæveflyverorganisationer, når disse forhandler med deres nationale myndigheder, for at svæveflyvning får mest mulig og ensartet luftrum, samt frihed til at bruge luftrummet. Vi skal lære af hinanden for at få bedre forhold.

EGU kongressen afholdes i 2020 i februar i København.

10 Nordisk Samarbejde

Årets Nordiske Møde blev afholdt i Reykjavik på Island. Der er naturligvis en givtig uformel udveksling af erfaringer og synspunkter under mødet, men vi ser gerne et større formelt udbytte af disse møder også.

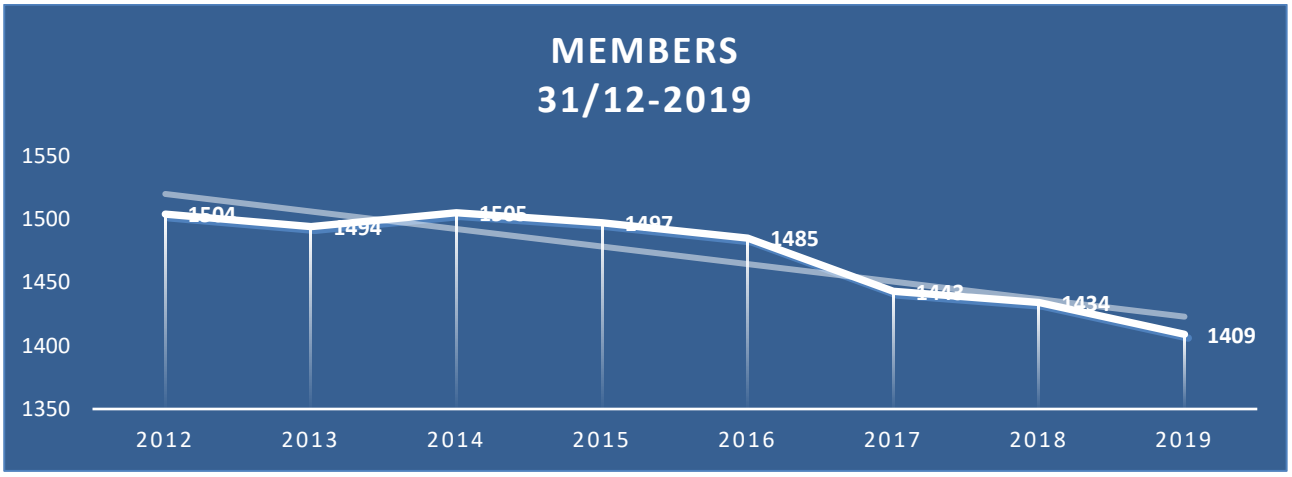
Næste gang er Danmark vært og mødet vil blive afholdt på Arnborg. Desuden skal vi i 2020 være vært for Nordisk Junior DM.

11 Medlemsudvikling

Igen i år ser vi et fald i antallet af medlemmer. Tendensen er klar og tilbagegangen skaber fortsat en del panderynker i administrationen.

Sammenholdt med udviklingen i antal nye certifikater er det håbet at vi vil vende udviklingen, men dog må vi erkende at vi ser en del af de ældre medlemmer som forlader vores klubber i disse år. En naturlig udvikling vi ikke kan ændre så meget på.

Fokus skal derfor rettes mod fastholdelse af de nye medlemmer, herunder sikre at disse bliver varige fast medlemmer i højere grad en vi har været i stand til at sikre de seneste år.



12 Flyvevirksomhed

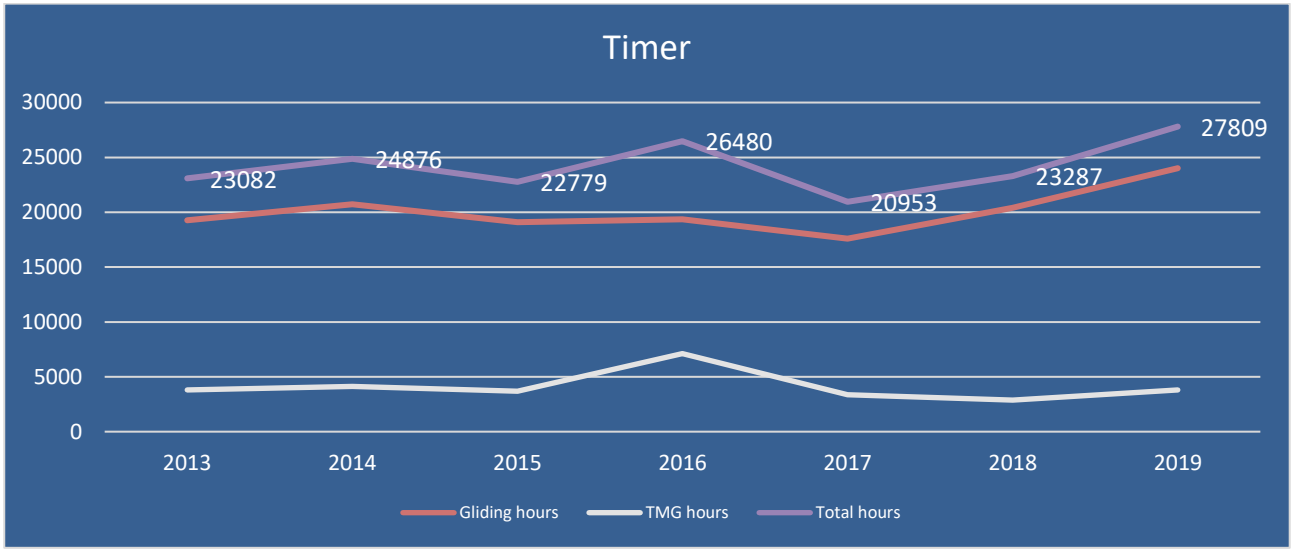
Strækflyvningsaktiviteten i 2019 kommer desværre ikke til at måle sig med den meget høje aktivitet vi så i 2018. Vejret har ikke vist sig fra en lige så gunstig side – ingen er vist i tvivl om at det i 2019 har regnet mere end normalt.

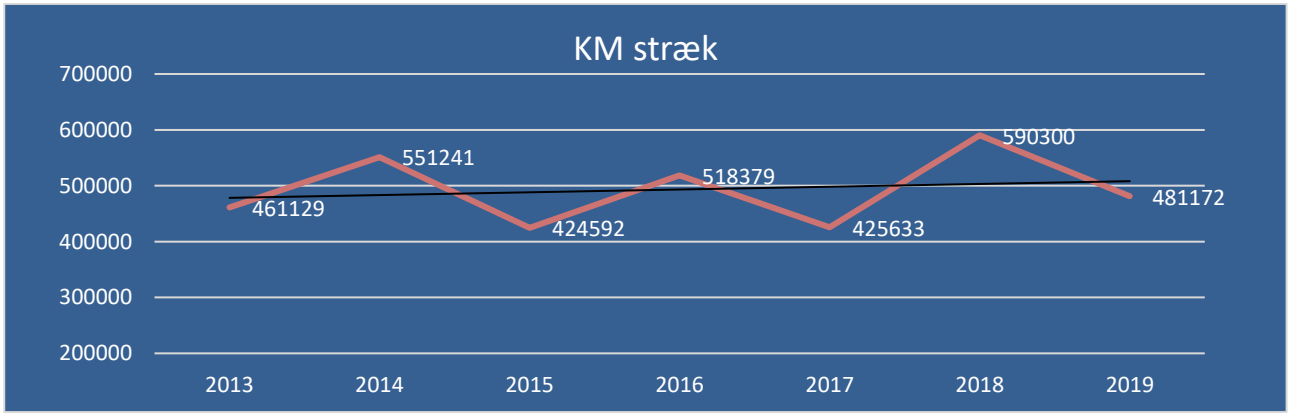
Dog ser vi at medlemmerne i gennemsnit har føjet væsentligt mere i 2019 end i de seneste mange år. Således har medlemmerne i snit fløjet 19,7 timer i 2019, mod 16,2 i 2018. En faktor kan dog være om alle har fået registreret deres strækflyvningekilometer korrekt i 2019. Her kan den manglende liga måske være en medvirkende årsag?

Ift. strategiaftalerne med DIF har vi delmål på bl.a. flyvetid og distance i 2019, i forhold til gennemsnittet for 2015-2017, på hhv. 5%+ på flyvetid og 10%+ på distancen.

Her ligger vi i 2019 på hhv. 24% på flyvetiden og 10% på distancen – dvs. målsætningen for 2019 er opnået.

Klubberne opfordres igen til at udvikle aktiviteter der har til hensigt at forøge den enkelte pilots flyveaktiviteter.





13 Uddannelse af piloter

Uddannelsesudvalget, EASA og TBST

DTO-gruppen har haft stor fokus på at få konverteringen af S-certifikater gennemført til den aftalte deadline d. 08/04-2020. Der har været afholdt 10 seminarer med god hjælp og kompetent assistance fra DIF, hvor alle vores instruktører har gennemgået en efteruddannelse med hovedvægten lagt på aspiranternes forskelligheder og egen opfattelse, og hvordan man i instruktørrollen kan hjælpe aspiranterne på rejsen, fra at være ubevidst inkompetent til at blive ubevidst kompetent. I rejsebeskrivelsen er instruktørerne selv blevet bevidstgjorte om egne muligheder for at se sig selv med andre øjne og dermed udvikle sig til at blive en excellent instruktør. Der har været afholdt klubarrangementer for at informere klubbens medlemmer om fremtiden i EASA-land.
Indtil man har modtaget det nye EASA-certifikat SPL – Sailplane Pilot License, kan man fortsat flyve efter de nationale regler frem til 8.4.2020. Har man modtaget et SPL skal man flyve efter EASA-reglerne.
Næsten alle områder i vores virke som svæveflyvepiloter, bliver påvirket af nye EASA-regler, og det er vigtigt at vi som piloter er bekendt med EASA reglerne og flyver efter dem. Generelt er EASA reglerne lempeligere end de regler, som vi kender i dag.
Vi har aftalt med TBST at agere, som om Part SFCL allerede var endeligt godkendt. Det blev den i oktober måned 2019 i EASA, men også EU-parlamentet skal vedtage den, og denne vedtagelse forventes i skrivende stund at ske første uge i februar 2020. Indtil da har TBST udskudt konvertering af piloter med LAPL-medical, da sådanne certifikater i givet fald skulle ombyttes én gang til, når EU-lovgivningen var endeligt på plads. Vi har forståelse for, at TBST ønsker at undgå dobbeltarbejde.
Kontorpersonalet har ydet en meget stor indsats i at få planlagt og gennemført konverteringsprocessen, uden den indsats er det meget tvivlsomt, om vi ville have nået frem til målet; at få konverteret alle vores certifikater.

SPL-teori

I fremtiden vil en teoriprøve bestå af 9 fag i stedet for de nuværende 8 fag. Faget Kommunikation indgår nu som en del af uddannelsen, hvilket betyder at man nu har den teoretiske del til at kunne få et radiocertifikat (NBEG el. BEG). For at bestå en fuld teoriprøve skal man have bestået 120 spørgsmål. Den fremtidige teoriprøve vil en gang i 2020 blive omlagt fra en papirprøve til en online prøve, afholdt af enten Trafikstyrelsen eller via vores eget online prøvesystem med interface til TBST, et arbejde der er sat i gang og afventer nærmere fra TBST.

Instruktørkurser

Instruktøruddannelsen er blevet ændret, vi har i år afholdt 2 instruktørkurser. På første instruktørkursus blev de sidste HI'er færdiguddannet til FI(S)'er. I fremtidens EASA-land findes hjælpe- instruktører ikke. Andet kursus var et instruktørkursus, der uddannede instruktøraspiranter til EASA-instruktører FI(S). Erfaringerne fra dette kursus vil blive brugt i fremtidige kurser.

Fremtidens instruktørkurser vil have en varighed på 12 dage fordelt over 2 perioder, hvoraf den sidste periode afvikles på vores National Center i Arnborg.

Fra den 8.4.2020 foregår al uddannelse i regi af DTO'en (Deklareret Træningsorganisation), og Part DTO fra EASA kræver, at der er et passende forhold mellem antallet af instruktører og antallet af elever under uddannelse, således at der på den ene side er tilstrækkelig kapacitet til at uddanne eleverne ordentligt, så de er sikre og forbliver i sporten, og på den anden side sikres, at instruktører får så megen rutine, at de fortsat kan give den gode uddannelse.

Derfor skal alle instruktører i en klub ikke nødvendigvis indgå i grunduddannelsen til SPL-certifikatet og andre rettigheder, men tage sig af typeomskolinger, omskolinger til andre startmetoder og flyvning med piloter til opretholdelse af den erfaring, der kræves for at holde certifikatet gyldigt. Dette kan være et incitament til at få endnu flere elever ind i sporten.

S-kontrollanternes virke

Unionens s-kontrollanter har igen i år aflagt besøg i en del af klubberne. Inspektionsdelen af s-kontrollanternes virke ligger i regi af Sikkerhedsudvalget, udvalget har besluttet at samle selvevalueringsskemaet, som blev introduceret sidste år, med den traditionelle besøgsrapport for s-kontrollanter. Klubberne indsender deres selvevaluering, og dette skema vil efterfølgende blive brugt af kontrollanten ved besøget i klubben. Det samlede datagrundlag vil være af væsentlig betydning for opbygningen af det SMS - Safety Management System, som sikkerhedsudvalget er ved at etablere.
Efter 08/04-2020 udgår udtrykket S-kontrollant og funktionen opdeles i to områder nemlig Examiner FE(S) og Klub Inspektor, Inspektorerne vil besøge klubberne efter samme princip som hidtil.

FLYSIK

Desværre har vi i år haft et alvorligt uheld, hvor et af vores medlemmer desværre ikke overlevede et havari. De præcise omstændigheder en endnu under behandling af Havarikommissionen og vil blive frigivet, når udredningen er afsluttet. Vi vil her opfordre alle vores medlemmer til at være meget sikkerhedsbevidste i alle faser af flyvningen.

14 Materielområdet

Materieludvalg

Da vi i sin tid gik over til EASA i forbindelse med vores værksteder og CAMO ændrede materieludvalget status til at være en rådgivende organisation. Det ændrer dog ikke ved, at udvalget er et vigtigt udvalg.

Udvalget dækker over følgende områder, hvor der er afsat en person på hvert af emnerne:

- Uddannelsesleder / sekretær
- En svæveflyvekyndig
- Træ / Metal
- Komposit
- Instrumenter
- Motorer

Flere af udvalgets medlemmer har udtrykt ønske om at blive afløst på deres opgaver, evt. via en sidemandsoplæringsperiode til en ny person, så hvis der observeres interesserede/kvalificerede personer, så oplys det til administrationen.

CAMO og værksteder

Både CAMO og værkstedsområdet indenfor DSvU har også i 2019 været præget af en kæmpemæssig ressourceindsats omkring det at holde vores materiel flyvende, og selv om det i det væsentlige udføres af frivillige, så bærer arbejdet præg af at være professionelt udført.

Vores tilsyns forpligtelser omkring værkstedsaudits har været udfordret på grund af mandefald blandt auditorerne, men det generelle indtryk er, at standarderne på flyværkstederne generelt er gode.

TRBS auditerede os igen i 2019 på CAMO- og værkstedsområdet, og det bevirkede at vi fik en anmærkningsfri auditrapport. Det er rart, når vi efterviser vores høje standard på området.

Audits

Der observeres stadig mange tilbagevendende fejl ved værkstedsaudit. Fejlene er ikke bevidste fejl, men det er vigtigt at alle er nøjagtige i det arbejde der udføres på værkstederne, men det er vigtigt at alle klubber også har personel på værkstedsområdet, som har forståelse for dette vigtige sikkerhedsarbejde. Her er der et uddrag af hvad vores interne auditering af afdækket.

- Stadig ikke tilfredsstillende udførte work orders
- Værktøjet i flyværkstedet er sammenblandet med ikke-godkendt værktøj fra det sorte værksted, og det er efter arbejdet ikke muligt ved syn af værkstedsbord eller tavle at sikre, der ikke er glemt et værktøj i flyet.

- Anvendelse af komponenter, dele og materialer hvor oprindelse eller godkendelse ikke kan dokumenteres
- Materialer (epoxy, hærder, gelcoat, glasfiber, maling) opbevares på en uhensigtsmæssig måde, så materialerne ikke længere kan anvendes og er ikke påført seneste anvendelsesdato.
- Arbejde på flyet er igangsat før der er udført work order
- Vedligeholdet er dokumenteret på eget ikke-godkendt dokument selvom flyproducenten har udført en tjekliste eller har en tekst i vedligeholdelseshåndbogen vedrørende dette.
- Materielkontrollanterne bruger forældede dokumenter
- Værkstedsansvarlig har ikke tilstrækkelige ressourcer til at sikre, alle krav i MOM/CAME overholdes ved vedligeholdelsesopgaver

Mange af disse punkter kunne elimineres ved blot en simpel kvalitetssikring af arbejdet på værkstederne.

Som det er de fleste bekendt, så er der blevet strammet op på værkstedsområdet, men det er ikke helt godt nok endnu. Der skal derfor fortsat holdes fokus på området.

For at styre auditrapporterne har administrationen iværksat udviklingen af et automatisk system, så opfølgning af auditrapporter følges op.

Som oplyst på formandsmødet i 2019 er der stadig behov for flere auditører, hvorfor vi gerne vil have tilkendegivelser fra personer som har interesse for dette område.

Materielkontrollantkursus

Der blev afholdt materielkontrollantkursus i januar 2019.

I alt 15 personer deltog i kurset, og det var rart at se, at der nu er yngre kræfter på vej i materielkontrollantkredsen. Det er ikke hverdagskost, at der er flere teenagere blandt deltagerne. Det er desuden glædeligt at også yngre kvinder er interesserede i at blive materielkontrollanter.

Dette kursus blev det sidste vi kan afholde efter nationale regler, så en epoke er ophørt.

Hvordan strukturen i de nye kurser bliver og hvad der konkret skal uddannes i er endnu uklart, ud over, at de nye kurser ud over en generel del, også skal indeholde en fagspecifik del.

Det bliver sandsynligvis ikke længere at uddanne en ”generel” materielkontrollant, som kan arbejde med alle svæveflykonstruktioner.

Nar det første kursus er udviklet, så vil det nok koncentrere sig om en kontrollant som må arbejde med kompositfly, da det dækker over den overvældende del af flyene.

Vi vil gerne igen benytte lejligheden til at sige Herning Svæveflyveklub tak for at lægge lokaler til rådighed omkring undervisning i glasfiberarbejde.

Materielkontrollanter

Inden den 1. oktober 2020, skal alle materielkontrollanter været konverteret over i et EASA-sytem, med et Part-66L bevis. Der er derfor i forbindelse med fornyelsen af materielkontrollantbeviserne i 2019 ikke fornyet beviser ud over 30. september 2020.

Den proces der er i gang omkring fornyelserne/konverteringen har betydet at 7 kontrollanter har forladt os, så vi nu i alt har 123 materielkontrollanter. I dette tal er indeholdt 6 stk. kontrollanter, som vi ikke umiddelbart kunne, pga. manglende aktiviteter. På trods af rykkere og henvendelser til deres klubber er dette ikke sket.

Til at udstede ARC har vi pt. i alt 26 ARS.

Konverteringsprocessen vil sandsynligvis blive iværksat først på sommeren 2020, og vi forventer ikke store problemer i forbindelse med dette, da der er tale om proces, som indeholder ”Grandfathers Right”.
Problemerne vil sandsynligvis primært ligge på det administrative niveau, da alle de nye beviser vil give fulde rettigheder, hvorefter vi skal hjælpe TBST med at formulere restriktioner, så bevisernes rettigheder reduceres ”ned til de rettigheder man har i dag”.
Derudover skal konverteringen indeholde hvad der skal gøres for at fjerne restriktionerne.

EASA



Billede af EASA-administrationsbygning i Köln

På materielområdet arbejder EASA nu efter følgende seks strategiske retning 6 principper.

1. Én størrelse passer ikke alle.
2. Filosofi om minimum af nødvendige regler
3. Vedtage en risikobaseret tilgang (risikohierarki)
4. Beskytte ”Grandfathers rights”
5. Anvende EU's "smarte reguleringsprincipper”
6. Udnyt bedst tilgængelige ressourcer / ekspertise

Disse principper vil blive behandlet i den efterfølgende tekst.

En størrelse passer ikke alle

Da EASA part M i sin tid blev indført indførte man næsten enslydende regler fra den erhvervsmæssige tunge flyvning på den lettere flyvning, som vi også er en del af. Efter hårdt pres fra vores europæiske paraplyorganisationer, har EASA nu indført forenklede procedurer for den lette flyvning.

Man er startet ved ballonflyvning, og vil efterfølgende spejle disse regler over på svæveflyvning. De nye bestemmelser er benævnt Part ML ”Light”.

For danske svæveflyvere betyder det ikke så store ændringer som det gør for vores søsterorganisationer i udlandet, der har administrative regler, som er væsentligt skrappere end dem vi allerede har.

Nogle af de væsentlige ændringer er, at vedligeholdelsesprogrammet ikke længere skal godkendes af myndigheden, som er regler som vi allerede har. Det næste er, at ARC kan udstedes i forbindelse med den årlige inspektion.

Vi ved allerede nu at ikke alle materielkontrollanter vil få den rettighed, og at dem der vil få muligheden nogenlunde, vil svare til de ARS vi allerede har. Den største ændring vil nok være, at vi ikke skal have en CAMO-organisation og den derfor heller ikke skal auditeres.

Filosofi om minimum af nødvendige regler

I løbet af de næste par år, skal vores materielorganisation ændres, så vi fremadrettet materielmæssigt skal arbejde efter en ny EASA Part CAO (continuing Airworthiness Maintenance Organisation).

Part CAO erstatter vores nuværende Subpart F organisation, samt CAMO. Det er nok her de største ændringer vil komme.

Risiko baseret tilgang (risikohierarki)

EASA har opstillet nedenstående hierarki, hvor det er ganske skal tages størst muligt hensyn til personer, som overhovedet ikke er på vej ud af flyve og som på ingen måde beskæftiger sig med flyvning. Det ser således ud:

1. 3. parts personer
2. Betalende passager i kommercielle fly
3. Involverede tredjeparter, f.eks. tilskuere til luftshows, lufthavns medarbejdere
4. Lufthavnsmedarbejdere / Air Crew
5. Passagerer i ikke kommerciel transport
6. Piloter i ikke kommerciel flyvning

Som det ses, så har EASA indført en risikobaseret tilgang, hvor vi som svæveflyvere ligger i den gruppe der har påtaget sig den største risiko og det fremadrettede arbejde i EASA vil afspejle det.

Beskytte "Grandfathers Right"

EASA siger nu officielt, at ingen må stilles ringere hvad angår deres rettigheder efter overgang fra Nationale bestemmelser til EASA bestemmelser. For materielkontrollanter behandles det særskilt senere.

Anvende EU's "smarte reguleringsprincipper

Dette har vi endnu ikke set så meget til, men det udmønter sig bl.a. til at regler ændres, så ting flyttes fra regler, som er svære at ændre, til at indgå i AMC (Acceptable Means of Compliance), som er væsentligt nemmere at ændre og som EASA selv skal godkende, udenom EU-kommissionen.

Udnyt bedst tilgængelige ressourcer / ekspertise (selvforklarende)

15 Svæveflyvecenter Arnborg

Kravet om/til økonomiske balance for Centerets drift er efter nogle års debat faldet på plads, og det er tidligere aftalt at et samlet underskud på omkring 100 kr. pr. unionsmedlem pr. år accepteres mod at alle medlemmer fortsat kan benytte centeret frit, dvs. uden yderligere brugerafgifter for besøg etc.

Opførelsen af den ny hangar 3 betyder blandt andet at alle Unionens fly nu står opspændte, og nemt kan gøres klar til flyvning, dette skulle gerne udmønte sig i større aktivitet på unionens fly.

Spilgaragen er færdig og nu er det nye sorte værksted også næsten klart.

Midt på sæsonen 2018 fik vi ny centerchef, som også tog sig af både DM og Sun Air Cup. Centerchefen har i 2019 haft sin første hele sæson på centeret og har i sæsonen udbygget det gode samarbejde med de lokale klubber og frivillige på centeret.

De store konkurrencer blev afviklet med godt dansk vejr, god stemning og nogen flyvning. Vejret til SAC har ikke optimalt, hvilket også kan ses på antallet af slæbedage på centeret i sæson 2019.

Vi har desværre haft hændelser, hvor slæbetovet blev hang i træerne ved grusvejen, heldigvis uden skade på personer og materiel. Det medfører, at vi indskærper procedurerne for at undgå gentagelser.

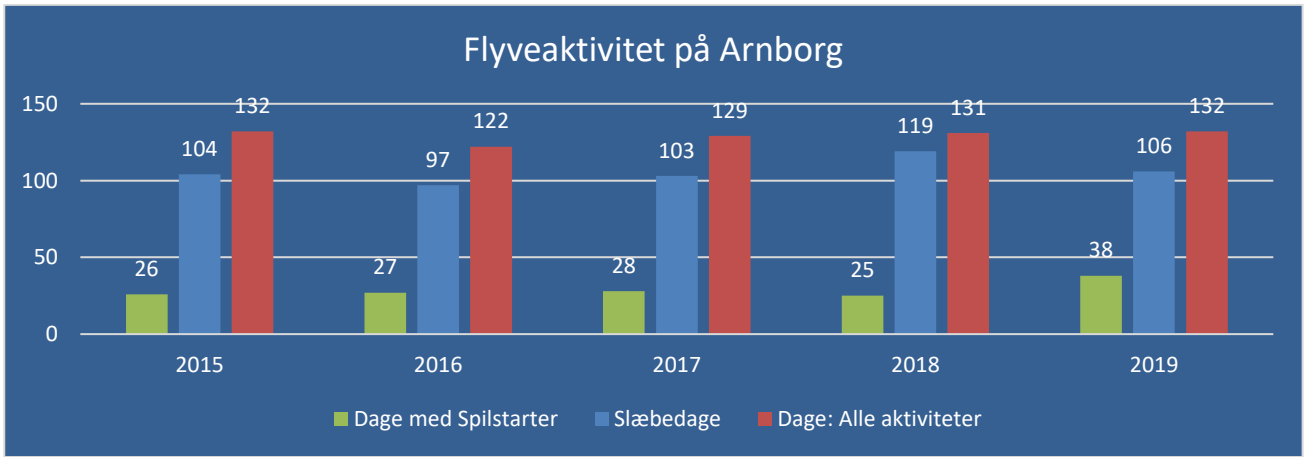
De hjemmehørende klubber yder en stor frivillig indsats på centeret. SG70 har igen i vinteren 2018/2019 lavet vintervedligeholdelse på Unionens glasfiber fly og medlemmer fra Billund og SG70 har lagt mange timer i græsklipning/tromling af startbane med videre.

Trafiklederopgaven i weekender og helligdage er fordelt imellem klubberne på Arnborg de frivillige slæbepiloter er også klar til den kommende sæson. Det skal dog bemærkes at der også flyves på alle hverdage når vejret er til det.

Centeret fremstår generelt pænt vedligeholdt, men facaden på den gamle vognport trænger stadig alvorligt til en større omgang. Derudover bliver portene på den nye vognport modificeret i 2020, så de bliver nemmere at åbne og lukke.

Hangar 1 får i 2020 ny betongulvoverflade, og materialet på forpladsen skiftes til asfalt.

Alt i alt blev 2019 et udfordrende og meget spændende år på Arnborg, men bedst af alt kendetegnet af megen flot og sikker svæveflyvning.



16 Elite- og Talentområdet

I 2019 har udvalget været aktivt med fokus på afvikling af de nationale mesterskaber, deltagelse i internationale mesterskaber, samt det hjemlige elite- og talentarbejde.

Geert Sørensen startede som talenttræner i januar 2019, og han har i årets løb sat sig ind i de mange opgaver arbejdet med talenterne indeholder. Ved sæsonstart fik vi indkøbt endnu en LS-8 så centret råder over to LS-8'ere til talent og juniorerne.

Der er i Elite- og Talentudvalget udvalget afholdt en del møder. Referaterne herfra er tilgængelige på Unionens hjemmeside.

Som det kan ses nedenfor, blev der også fløjet Danmarksrekorder, selvom vejret i 2019 ikke var på niveau med 2018.

20th FAI European Gliding Championships – Standard-, 15m- og Klubklasse, Slovakiet

Holdleder: Geert Sørensen

Der var tre deltagere fra Danmark, to i standardklassen og en i 15m. Der var ingen danske deltagere i klubklassen.

Resultaterne kan ses her: https://www.soaringspot.com/en_gb/20th-fai-european-gliding-championship-2019-prievidza-2019/

Standardklassen:
Nr. 9 Filip Bojanowski
Nr. 24 Poul Kim Larsen

15m klassen
Nr. 11 Rasmus Ørskov

20th FAI European Gliding Championships – 18m, Åben, og 20m tosædet klasse, Polen

Holdleder: Kristian Hansen

Der var ingen dansk deltagelse i åben klasse og en enkelt i de to andre klasser. Resultaterne kan ses her: https://www.soaringspot.com/en_gb/egc019/

18m-klassen
Nr. 20 Henrik Breidahl

20m tosædet klasse
Nr. 12 Kristian Larsen og Pedersen

11th FAI Junior World Gliding Championships, Ungran
Holdleder: Geert Sørensen

Danmark stillede her med tre piloter i klubklassen og to i standardklassen.

Resultaterne kan ses her: https://www.soaringspot.com/en_gb/11th-fai-junior-world-gliding-champions-hips-szeged-2019/

Klubklassen:
Nr. 15 Sviatoslav Roublev
Nr. 27 Oskar Minds
Nr. 35 Mikkel Refsgaard Schmidt-Nielsen

Standardklassen:
Nr. 13 Emil Dalboe-Pedersen
Nr. 26 Jens Andersen

Danmarksmesterskaberne 2019
De 59 deltagere fik flere gode konkurrencedage under ledelse af DM-chef Bertel Knudsen og hans team. Alle resultaterne er her: https://www.soaringspot.com/en_gb/dm-i-svaeveflyvning-2019/

Medaljetagerne blev fordelt som følger:

Standard			
1	JB	**Jan Jørgensen**	**2,758**
2	AX	**Filip Bojanowski**	**2,739**
3	EC	**Uffe Edslev**	**2,536**

15-meter			
1	RJ	**Morten Bennick**	**3,107**
2	I	**Jan Hald**	**3,069**
3	29	**Thomas Grove**	**2,824**

18-meter			
1	14	**Henrik Breidahl**	**2,912**
2	PE	**Peter Eriksen**	**2,760**
3	CM	**Chris Møller**	**2,641**

Klub			
1	KW	**Jan Walther Andersen**	**3,243**
2	G	**Morten Hoeck Pedersen**	**2,712**
3	E1	**Steen Elmgaard**	**2,670**

2-sædet			
1	VK	**Hoelgaard & Andersen**	**3,344**
2	BA	**Sørensen & Larsen**	**3,183**
3	JT	**Tom Jørgensen**	**3,047**

Sun Air Cup og Junior DM

Sun Air Cup var igen i år støttet af SUN Air og British Airways. Antallet af klasser og underklasser var i år reduceret i forhold til tidligere. Under ledelse af Mogens Hansen og hans hold fik vi desværre kun to konkurrencedage. Det betyder, at der i 2019 ikke blev kåret en juniordanmarksmester. Resultaterne kan ses her: https://www.soaringspot.com/en_gb/sun-air-cup-junior-dm-2019-svaeveflyvecenter-arnborg-2019/

SAC-15			
1	LA	**Daniel Otykier**	**1,132**
2	EC	**Uffe Edslev**	**1,057**
3	209	**Søren Braes**	**925**

SAC-Åben			
1	RR	**Eilert & Weidinger**	**1,767**
2	Z	**Thomas Dantoft**	**1,735**
3	SL	**Erik Døssing**	**1,680**

Junior			
1	U1	**Mikkel Jacobsen**	**1,052**
2	NE	**Emil Dalboe Pedersen**	**955**
3	KL	**Miles Chalk Kjær**	**948**

Danmarksrekorder

Selvom vejret ikke blev på niveau med 2018, så blev der i 2019 fløjet og godkendt følgende rekorder:

Anders Møller Andersen, Hastighed, 750km ud og hjem, Bloemfontain Sydafrika, JS-3/15m, 153,54 km/t, D S, National rekord – Åben klasse

Anders Møller Andersen, Hastighed, 750km ud og hjem, Bloemfontain Sydafrika, JS-3/15m, 153,54 km/t, D15 S, National rekord - Max. 15meter spændvidde

Claus Elmeros og Klaus Juhl, Målflyvning, 3 vendepunkter, Pokweni Namibia, Arcus M, 890,5 km, D2 H, National rekord - Tosædet svævefly

Mads Lykke, Målflyvning, 3 vendepunkter, Hammer, ASH26E, 837,2 km, D H, Lokal rekord – Åben klasse

Ib Wienberg, Hastighed, 300km ud og hjem, Arnborg, Ventus 2cT 15m, 106,82 km/t, D Q, Lokal rekord – Max. 15m spændvidde

Yderlige rekorder – mangler godkendelse:

Henrik Bill, Målflyning, Fri Distance, 750 ud-hjem, Lokal
Mads Lykke, 1000 km FAI, National
Ole Refsgaard, 100 km FAI, National
Kristian Stendorf Hansen & Ib Weinberg, 2-Sædet 750 Km FAI, National
Klaus Hagensen, 2- Sædet fri distance, National

17 Afslutning

Igen i år har de utallige frivillige, som i det daglige bakker op om DSvUs aktiviteter været af uvuderlig værdi for os alle. Når vi sammenligner med andre idrætsforbund, ligger vi helt i top, når det gælder mængden og kvaliteten af frivillig arbejdskraft. Vores frivillige løser opgaver på højt teknisk eller administrativt niveau med en kvalitet, som ikke kun andre idrætsforbund, men også mange professionelle organisationer misunder os.

Der skal her lyde en stor tak til alle dem som engagerer sig i dette frivillige arbejde, i klubber såvel som i Unions-regi.

Der skal også lyde en stor tak til Unionens ansatte. Det har været en fornøjelse at iagttage den ildhu og det engagement i lægger for dagen.

Endelig skal der lyde en tak til alle valgte medlemmer i unionen, udvalg og Hovedbestyrelse for den energi og kreativitet I alle bringer.



Peter Eriksen
Formand, DSvU