



Årsberetning 2012



Tak for diverse billeder til:

Robert Dannewid

Forkortelser og synonymer:

AMC	Acceptable Means of Compliance
ARC	Airworthiness Review Certificate
ARS	Airworthiness Review Staff
ATO	Approved Training Organisation
BGA	British Gliding Association
CAMO	Continuing Airworthiness Management Organisation
DGI	Danske Gymnastik – og Idrætsforeninger
DIF	Danmarks Idrætsforbund
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
ER	Essential Requirement
FTST	Fast Track Soaring Training
HB	Hovedbestyrelsen i Dansk Svæveflyver Union
KDA	Kongelig Dansk Aeroklub
LAPL	Light Aircraft Pilot License
NPA	Notice of Proposed Amendment
NaviAir	Navigation Via Air
OSTIV	Organisation Scientifique et Technique Internationale du Vol à Voile
SES	Single European Sky
TRS	Trafikstyrelsen
TMG	Touring Motor Glider
TRS	Trafikstyrelsen
VM	Verdensmesterskab
WAG	World Air Games

20-02-2013

Indhold

INDLEDNING	4
BESTYRELSESARBEJDET	4
KLUBBER	4
ØKONOMI	7
DANMARKS IDRÆTS-FORBUND	8
Hvad skal klub foretage sig?	10
KDA	10
"Kaffeklub"	10
TRAFIKSTYRELSEN (TRS)	12
Gebyrudvalg	12
LUFTRUM	12
NORDISK SAMARBEJDE	15
RÅDET FOR STØRRE FLYVESIKKERHED	15
FLYVEVIRKSOMHED	16
Flyveaktivitet	16
Flysik	17
Flyvning og operationer i 2013 og i fremtiden under EASA.	19
Instruktørkurser	20
S-kontrollanternes virke	20
Slæb med UL-fly og udviklingen inden for UL-fly	20
MATERIELOMRÅDET	21
CAMO og værksteder	21
SVÆVEFLYVECENTER ARNBORG	23
Kantinen	24
KONKURRENCE	25
Kvinde VM i 2015	26
Talenter og Juniorer	26
Danske konkurrencer	27
DM / SunAir Cup	27
Udenlandske konkurrencer	27
Verdensmesterskaber	27
15m, 18m og Åben klasse, Uvalde	27
Diplomer og Rekorder	28
Resultatoversigt	29
Danmarksmesterskaberne	29
Sun Air Cup & Junior	29
Termikliga	30
Danske rekorder i 2012	30
ORGANISATION	31
AFSLUTNING	31

20-02-2013

INDLEDNING

Med denne beretning vil vi gerne beskrive, hvad der i den sidste periode er foregået indenfor det sidste år indenfor Dansk Svæveflyver Unions (DSvU).

Vi vil også gerne med denne beretning desuden udtrykke nogle holdninger og udsagn om hvad der er foregået i, siden repræsentantskabsmødet 2012.

Dog, uanset hvilken alder man har, vil et nyt år altid være mulighedernes år, og er man nået op i den ældre alder, kan livserfaringen være en ballast i mødet med et nyt år og en ny tid, uanset om det er præget af alvor eller optimisme.

Det er alvorlige tider i disse år. Den globale økonomiske krise er tydelig for alle, ikke mindst her i Europa, hvor man står over for meget alvorlige problemer, som påvirker alle dele af samfundet. I vores tid er det blevet stadig klarere, at alle dele af verden er afhængige af hinanden, og at det, der sker ét sted, kan være skæbnesvangert også for andre.

Inden for Europa er det blevet særligt tydeligt i de seneste år. Over store dele af verden er væksten gået i stå eller sat på vågeblus, og det er bekymrende, også for Danmark, skønt vi ikke er blandt de hårdest ramte. Vi ser jo, at arbejdspladser må lukke ned, og at det kan være svært at finde arbejde. Mange er bekymrede for, hvordan det skal gå dem og deres familie.

Også for mange af de unge er situationen bekymrende. De kan ikke få rigtigt fat, fordi de ikke kan komme i arbejde, eller fordi de ikke får den uddannelse, som kan forbedre deres chancer for at finde beskæftigelse.

Ud over den globale trussel, har vi i løbet af 2012 identificeret nye problemer, da vores paraplyorganisation – KDA – har været inde i økonomiske problemer, som kan tilskrives 2-3 fejlslagne tiltag, hvoraf medlemmer af DSvU allerede nu har set den første konsekvens, da man som medlem af DSvU nu ikke længe modtager bladet Flyv. Derudover har et nyt medlemsregistreringssystem hos KDA måttet opgives. Sen indgriben i disse forløb har kostet dyrt, men herom senere i denne beretning.

BESTYRELSESARBEJDET

Hovedbestyrelsen består af følgende:

Formand Poul B. Hørup
Næstformand og kasserer Ole Gellert Andersen
Uddannelse / fysik Michael Kristensen
Klubudvikling / DIF Bent Karlsson
Konkurrence Felipe Cvitanich
Suppleant Steffen Kougsaard
Suppleant Jannie Krogsdal

Hovedbestyrelsen har i den forløbne periode afholdt 7 møder i foreningsåret 2012/2013. Suppleanterne har deltaget i møderne i det omfang de har haft mulighed for det.

Derudover har der naturligvis været livlig aktivitet med deltagelse i mange andre udvalg, møder samt en intensiv informationsudveksling via e-mail.

KLUBBER

Sønderjysk Flyveklub

Sidste år beklagede vi, at Sønderjysk Flyveklub i Rødekro skulle forlade deres plads på grund af et ønske fra Åbenrå kommune om i stedet at grave efter grus på området.

20-02-2013

Intet er endnu afklaret, men om ikke andet, så graves der lige nu ikke så meget grus på grund af krisen, så kommunen har endnu ikke brug for pladsen til deres "guld", så nedlæggelsen er ind til videre afblæst.

Aalborg Aerosport

Desværre måtte Aalborg Aerosport opgive at fungere som selvstændig klub i 2012. Vi kan dog glæde os over, at aktiviteterne blev overført til klubben i Aviator Aalborg Svæveflyveklub.

Billund Flyveklub

Desværre holdt løsningen omkring Billund flyveklub ikke, så de flytter fra 2013 til Arnborg. Set med Arnborgs snævre øjne, er det godt, men det er ærgerligt, at et snævertsynet Trafikstyrelse ikke kan se muligheder, frem for problemer.

Klubben har nu flyttet sit klubhus til Arnborg. Klubben hilses velkommen til centret, og vi glæder os til at tilbyde dem vores faciliteter.

Lintorp

Flyvepladsen har status af privat flyveplads og er derfor ikke underlagt krav til sikring af indflyvningen. Da flyvepladsen oprindeligt blev anlagt var der imidlertid tinglyst restriktioner omkring dette, da de oprindelige ejerkommuner havde store planer med pladsen. Disse planer blev aldrig til noget pga. konjunkturerne.

Klubben har haft en udfordring, da der efterfølgende har været modstridende interesser omkring pladsens fremtid, men indsigelser har nu gjort, at nye vindmøller skal holdes under det hindringsfri plan, der måtte fremgå af en godkendt flyveplads kodeciffer 1 (jf. bestemmelser for Civil Luftfart BL 3-1).

Alt i alt en god løsning for en lukningstruet plads

Fyns Svæveflyveklub



Klubben har i mange år kæmpet med kommunen om blot at måtte få lov til at udføre nogle ganske få flyvninger med motorsvævefly.

I forbindelse med kommunesammenlægningen, åbnede den daværende borgmester op for nogle muligheder, men han er nu totalt løbet fra sit ansvar, og modarbejder nu klubben direkte.

De nærmeste naboer har et positivt syn på aktiviteten.

I mellemtiden har vinterhalvåret sænket sig over klubbens campingplads.

BREDDEUDVALG

Breddeudvalget kan se tilbage på 2012, som et år hvor der er lagt mange kræfter i at finde en vej, der kan være med til at fastholde og tiltrække medlemmer til vores fantastiske sport og hobby. For mange svæveflyvere er klubben et sted, hvor man har et socialt nedværk. Et sted hvor der foregår mange andre aktiviteter, end det primære vi oprindeligt kom for - nemlig at svæveflyve.

Udvalget har holdt mange møder for at afdække området, der dækker fra nye elever og frem til talenterne.

Når man begynder at brainstorme i dette område, er der utroligt mange muligheder, der dukker op. Sætter vi os ud på sidelinjen og kigger på svæveflyverne. Hvad ser vi så?

Vi startede med at stille os selv spørgsmålene:

- Hvad dækker dette område?
- Hvad er svæveflyvere for nogen?

20-02-2013

- Hvad er kerneværdien i svæveflyveklubberne?
- Hvad trækker medlemmerne til?
- Hvad får medlemmerne til at stoppe?
- Hvornår stopper medlemmerne?
- Hvad kan der gøres for at fastholde medlemmerne?

Vi har ikke fundet LØSNINGEN, men vil mene at vi er kommet i gang.

Vi har afholdt en konference og en workshop. Workshoppen i Vissenbjerg i februar 2012 og konferencen i Dalum i november 2012. I Vissenbjerg drejede det sig om at finde tiltag i egen klub, for at fastholde og tiltrække nye medlemmer.

I Dalum valgte vi at dække så bredt som muligt for at gøre konferencen så interessant som muligt for flest muligt.



Der er udsendt evalueringsskemaer fra Dalum konferencen, som i skrivende stund er på vej tilbage i udfyldt stand. Udvalget glæder sig til at få svarene tilbage med rigtig mange konstruktive kommentarer, så Breddeudvalget kan tilpasse kommende aktiviteter til medlemmernes behov og ønsker.

Ud over ovennævnte har Breddeudvalget støttet Hekse-træf og Juniortræf. Ved at støtte den type af aktiviteter håber og tror udvalget på, at det er hjælp til selvhjælp for disse aktiviteter. Håbet er at de vokser sig så store og stærke at de kan klare sig uden økonomisk støtte.

Bredde tiltag 2013:

Nye S-piloter

Der arbejdes med et koncept, hvor målsætningen er at hjælpe nye S-piloter over de første hurdler – et koncept som vi forventer sat i værk i 2013.

Der vil blive afholdt en workshop i marts måned med fokus på fastholdelse af nye S-piloter – og erfarne piloter, som af den ene eller anden grund løber lidt træt i det. Vi vil prøve at finde en måde at fastholde interessen på. Vi kalder det en coach funktion.

WWW.DSVU.DK, redaktionsudvalg

Et redaktionsudvalg arbejder med at optimere brugervenligheden af DSvU's hjemmeside.

Klubberne/Udviklingspuljen

Svæveflyveklubberne står fortsat overfor en række store udfordringer. Ikke desto mindre er det vanskeligt at se disse udfordringer på henvendelserne til unionen. Udviklingskonsulenten er blandt andet ansat til at hjælpe og vejlede klubberne, men det er meget begrænset hvad der har været af henvendelser og der har således i 2012 været gennemført relativt få klubbesøg.

DSvU indførte i 2011 en udviklingspulje som klubberne kunne søge, hvis de havde nogle gode ideer. Der har ikke været den store søgning hertil. Måske har vi fra Unionens side ikke været gode nok til at markedsføre os selv?

20-02-2013

Hvem skal vi satse på?

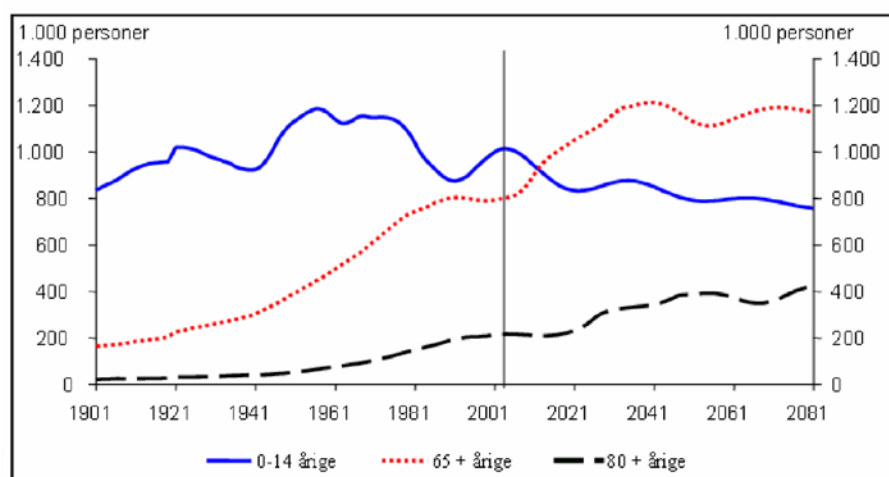
På et møde i DIF for nylig var der et tema om fastholdelse op, og hvem skal der satses på i fremtiden. Emnet er rigtig svær, men vi jo allerede nu konstatere, at gråt hår er den fremhærgende hårfarve blandt svæveflyvere.

Mere lyst og måske også langt hår (kvinder) er ønskeligt, men hvordan når vi målgruppen?

Syddansk Universitet har analyseret befolkningssammensætningen, og hvis vi på lang sigt skal se udvikling indenfor – hvem har vi egentlig til rådighed i vores resourcegruppe, så ligger potentialet, jft. nedenstående i gruppen på 65 år. Det er tankevækkende.



Antal personer under 15 år, over 65 og 80 år



Kilde: Danmarks Statistik og Velfærdskommissionens befolkningsfremskrivning.

Formandsmøde

Igen i 2012 blev der gennemført et formandsmøde.

Mange emner var oppe ved mødet, og de er alle behandlet andre steder i denne beretning.

Det er HB's opfattelse, at formandsmøderne er en god lejlighed til at mødes under lidt mere uformelle former end f.eks. ved repræsentantskabsmødet.

ØKONOMI

Jfr. DSvU's love aflægges der en særlig økonomiberetning, så den er ikke afspejlet i beretningen, ud over at HB til stadighed har stor bevågenhed overfor DSvU's anvendelse af de økonomiske midler, ligesom der altid indgår faktorer som f.eks.:

- Hvorfor bliver tingene dyrere
- Er det vores kerneområde eller kan andre gøre det bedre og billigere

20-02-2013

- Kan vi fjerne unødige og fordyrende ting
- Kan vi forøge vores indtægter (DIF/klubber)
- Er der ting klubberne selv kan udføre
- Fælles revision
- Er der ting som DSvU kan udføre for klubberne, så det totalt set bliver billigere
- Udnytter vi ressourcerne optimalt

I dette års regnskab indgår der bl.a. et ny vognport på Arnborg. Projektet er blevet udvidet noget undervejs i forhold til det oprindelige projekt og er bl.a. derfor blevet en hel del dyrere end oprindelig budgetteret, men den er stadig en god forretning for DSvU, ligesom den er med til at gøre Arnborg endnu mere attraktiv.

DANMARKS IDRÆTS-FORBUND

Udviklings – og vækstforum

Danmarks Idrætsforbund fremsatte i foråret 2012 et forslag til et udviklings – og vækstforum for de 10 mindste forbund i DIF, hvoraf DSvU er et af dem.

Sammen med de øvrige små forbund opponerede vi mod forslaget. Umiddelbart lyder forslaget og intentionerne besnærende, men vi turde alligevel ikke binde an med forslaget, som eller ville bevirke, at vi ikke skulle indberette så meget til DIF, som vi i dag gør, for at udløse tilskud.

I dag får vi et fast tilskud, som bl.a. kommer fra medlemsantallet og et variabelt tilskud, som kommer fra vores aktiviteter, og her har vi været dygtige, så vores variable tilskud i alt udgør ca. 2/3 af vores tilskud fra DIF.

Forslaget indeholdt den forudsætning, at alle forbund/unionen havde en fordeling på ca. 50/50 mellem faste og variable tilskud, og at sidstnævnte skulle kastes ind i en Pulje, som vi så skulle forhandle om.

Vores bekymring gik imidlertid på, om vi ville være i stand til at etablere nye aktiviteter, som kunne udløse det nuværende ca. 2/3 af det totale tilskud, eller skulle vi reducere? Man skal her bemærke, at alle aktiviteter skulle godkendes af en DIF-konsulent, som måske aldrig har haft sin gang i en svæveflyveklub, og kender til aktiviteterne der.

Vi turde i hvert fald ikke binde an med et projekt, hvor vi ikke selv kunne styre vores aktiviteter.

Forslaget faldt på Årsmødet, men vi er vidende om, at et nyt projekt er undervejs fra DIF's bestyrelsen.

Desværre må vi allerede konstatere, at vi vil blive reduceret i vores tilskud, da vi ikke længere er 2.000 medlemmer, så alle opfordres til nøje at gennemgå medlemslisterne, når der indberettes til DIF.

DIF er en vigtig samarbejdspartner for DSvU. Vi er måske ikke så synlige i dagligdagen, men det betyder jo ikke, at vi ikke er der.

Vi arbejder bevidst på at blive mere synlige i DIF sammenhænge, og deltager i forskellige mødefora. Bl.a. har vi været aktive i gruppen "Elitekurs", som bl.a. har til formål at støtte de forbund som ikke længere kan få støtte af Team Danmark.

Der har i løbet af året været afholdt forskellige møder med DIF – formelle og uformelle. Det er en god arbejdsform, om end det ikke altid er muligt at deltage i alle arrangementerne.

Vi er glade for vores samarbejde med DIF, også selv om det ind imellem pålægger os ekstraarbejde.

Til gengæld føler vi også en positiv respons fra DIF, som går helt ind i topledelsen hos DIF. Vi har i 2012 haft et godt samarbejde med bestyrelsen i DIF.

20-02-2013

Grønt forbund



I 2012 blev DSvU godkendt af DIF som grønt forbund. Det var vigtigt for hovebestyrelsen af "bestå denne eksamen", hvis DSvU, som udnytter solenergi til fulde, ikke skulle være et grønt forbund, hvem skulle så være det?

Vi er stolte over godkendelsen, og vil fremadrettet gøre alt, for at vi bibeholder godkendelsen.

DIF bestyrelsesmedlem Niels-Christian Levin Hansen overrækker DSvU formand diplom som symbol på medlemskab af foreningen

af grønne forbund.

DIF kurser

DIF har en række kurser, som medlemmer af DSvU med fordel kan følge, og det er værd at læse i DIF politiske program 2011 – 2014 hvilke initiativer som DIF vil iværksætte, til gavn for os alle.

BL.a. vil DIF tilbyde en uddannelse i bestyrelsesarbejde, som nye bestyrelsesmedlemmer i specialforbundene og klubberne får mulighed for at følge.

Det betyder, at DIF ønsker at der ved udgangen af 2014, så har 25 % af medlemmerne af bestyrelserne i DIF's specialforbund har gennemført DIF's bestyrelsesuddannelse, mens målsætningen på klubniveau er at 5 % af DIF's medlemsklubber har downloadet en e-learning uddannelse om bestyrelsesarbejde.

Traditionelt er der ikke store udskiftninger i HB, men alle klubber skal være opmærksomme på e-learning uddannelsen.

Fælles sekretariat

DIF ønsker at DSvU skal indgå i et fællessekretariat i Idrættens Hus i Brøndby. Intensionerne er gode, men det er HB's opfattelse, at DSvU skal drives fra vores fælles center i Arnborg.

Desværre forholder det sig sådan, at driften skal finansieres gennem en *øget reduktion i grundtilskuddene for de berørte forbund og en øremærkning af de frigjorte midler.*

For DSvU vil det betyde en årlig reduktion i tilskuddet på ca. kr.88.000 jfr. sidste års indberettede medlemstal til DIF. Det tal var i 2011 1538 medlemmer. Det er derfor også glædeligt, at drøftelserne på seminaret i efteråret 2012 har givet et positivt løft i medlemstallet, så der i alt blev indberettet 1906 medlemmer til DIF.

Tak for det.

Det er klart, at DSvU måske kunne opnå nogle synergieffekter ved at deltage i et kontorfællesskab, og det kunne overvejes, om udviklingskonsulenten kunne have udgangspunkt herfra.

Børneattester

Folketinget har pr. 1. juni 2012 vedtaget en tilføjelse til Lov om indhentelse af børneattester.

Alle idrætsforeninger har nu pligt til at underskrive en erklæring om indhentelse af børneattester. Det gælder også de foreninger, der udelukkende tilbyder idrætsaktiviteter for voksne. Erklæringen er konsekvensen af en lovændring, som Folketinget vedtog ved årsskiftet. Hvis erklæringen ikke underskrives, skal kommunen undlade at yde tilskud og anvise idrætsfaciliteter til foreningen. Lovændringen er vedtaget for at minimere risikoen for seksuelle overgreb mod børn.

I loven står der:

20-02-2013

»Stk.4 Folkeoplysende foreninger efter stk. 1 skal i forbindelse med ansøgning om tilskud eller anvisning af lokaler afgive erklæring om, at foreningen indhenter børneattester, i det omfang foreningen ansætter eller beskæftiger personer, der som led i udførelsen af deres opgaver skal have direkte kontakt med børn under 15 år, og personer, der som led i udførelsen af deres opgaver færdes fast blandt børn under 15 år og derved har mulighed for at opnå direkte kontakt med disse børn, jf. lov om indhentelse af børneattest i forbindelse med ansættelse af personale m.v. Pligten til at afgive erklæring gælder også, selv om foreningen på tidspunktet for erklæringen ikke ansætter eller beskæftiger personer, der som led i udførelsen af deres opgaver skal have direkte kontakt med børn under 15 år, eller personer, der som led i udførelsen af deres opgaver færdes fast blandt børn under 15 år og derved har mulighed for at opnå direkte kontakt med disse børn.«

2. § 45, stk. 3, affattes således:

»Stk. 3. Foreningen skal i forbindelse med ansøgning om tilskud eller anvisning af lokaler afgive erklæring om, at foreningen indhenter børneattester, i det omfang foreningen ansætter eller beskæftiger personer, der som led i udførelsen af deres opgaver skal have direkte kontakt med børn under 15 år, og personer, der som led i udførelsen af deres opgaver færdes fast blandt børn under 15 år og derved har mulighed for at opnå direkte kontakt med disse børn, jf. lov om indhentelse af børneattest i forbindelse med ansættelse af personale m.v. Pligten til at afgive erklæring gælder også, selv om foreningen på tidspunktet for erklæringen ikke ansætter eller beskæftiger personer, der som led i udførelsen af deres opgaver skal have direkte kontakt med børn under 15 år, eller personer, der som led i udførelsen af deres opgaver færdes fast blandt børn under 15 år og derved har mulighed for at opnå direkte kontakt med disse børn.«

Hvad skal klub foretage sig?

Foreninger, der udelukkende tilbyder idræt til personer fra 15 år og opefter, skal én gang om året underskrive erklæringen og sende den til den kommune, som foreningen hører under. Når dette er gjort, er loven overholdt.

Ved at underskrive erklæringen giver foreningen sit samtykke på, at den vil indhente børneattester på trænere og lederne, hvis foreningen begynder at tilbyde idrætsaktiviteter til børn under 15 år.

KDA

Samarbejdsaftale

Vi har et godt samarbejde med KDA, og efteråret møder har afklaret, hvad de forskellige medlemsorganisationer forventer af medlemskabet, samt hvad vi ikke forventer udført.

KDA er på vej ud af den støvede karriere i huset i Roskilde lufthavn, hvor ingen i øvrigt kan komme til, hvis de ikke har bil.

DSvU har gjort sig til talsmand for, at KDA sælger huset i Roskilde, og flytter til en lokalitet nærmere København, hvor alle samarbejdspartnere bor.

Et godt, og billigere alternativ, kan være Idrættens Hus i Brøndby, hvor vore kollegaer DFU allerede bor.

"Kaffeklub"

"Kaffeklubben" er kælenavnet for den arbejdsgruppe – eller ERFA-gruppe om man vil – der på initiativ af Jørn Vinther, næstformand i Dansk Ballon Union og tidligere generalsekretær i KDA, blev etableret tilbage i 2007.

Hensigten med arbejdsgruppen var og er fortsat at udgøre det forum hvor KDA og unionerne koordinerer indsatsen i forbindelse med de mange lovændringer, der sker i disse år. Arbejdsgruppen består af enkelt medlemmer med særlig interesse for området og uden at disse medlemmer nødvendigvis repræsenterer en given union. Trods dette søges gruppen sammensat så bredt, at synspunkter og særlige problemområder fra alle KDA's interesseorganisationer kan varetages.

20-02-2013

Medlemmerne af kaffeklubben har i beretningsåret været Jørn Vinther, Merete Strandberg, Anders Madsen, Knud Nielsen, Hans Havsager, Ole Gellert Andersen, Paul Harrison, Poul Hørup, Helge Hald og Per Wistisen. Af hensyn til koordinationen med EAS har kaffeklubben været i løbende dialog med bl.a. EAS-bestyrelsesmedlem Jens Feldborg, ligesom lægerne Nicolai Engel og Jens Elmeros ad hoc har bidraget med ekspertviden på det flyvemedicinske område.

Aktivitetsniveauet i Kaffeklubbens har været noget lavere i beretningsåret end året før, hvilket til dels skyldes en forsinkelse i EASA systemet med heraf følgende reduktion i antal og omfang af nødvendige indsatsområder.

FLYV

Ved formandsmødet 2011 var der bred enighed om at Flyv har fået et kvalitetsmæssigt løft efter ankomsten af Jens Trabolt. Der fandtes ikke at være et ønske om at afskaffe Flyv som medlemsblad, til fordel for noget nyt og uprøvet

Desværre viste det sig, at annonceindtægterne ikke kunne holde det budgetterede for Flyv, og i løbet af 2012 generedes der et ikke ubetydeligt underskud på driften af bladet, så egenkapitalen i udgivelsesselskabet hurtigt blev opbrugt.

I efteråret besluttede KDA's bestyrelse sig derfor at stoppe udgivelsen af bladet, og samtidig afhænde butikken i KDA.

Udgivelsen af Flyv har efterfølgende været drøftet på både repræsentantskabsmøde og ekstra ordinært repræsentantskabsmøde i KDA, samt ved et efterfølgende formandsmøde i KDA. Der var her enighed om, at bladet ikke længere skulle udkomme.

Efterfølgende er der taget initiativ til, at Flyv genopstår, og DSvU hilser dette initiativ velkomment, men det evt. nye Flyv vil ikke blive obligatorisk for medlemmer af DSvU.

Nordisk Svæveflyvemagasin



I kølvandet på Flyv opstod der pludselig en helt ny situation.

I Norge døde deres redaktør desværre og i Sverige ønskede deres redaktør af deres svæveflyveblad at stoppe, så fik vi, dvs. de tre nordiske svæveflyveorganisationer i Sverige, Norge og Danmark, pludselig en unik situation om at udgive et fælles nordisk svæveflyveblad, og så samtidig efterleve beslutningen fra formandsmødet 2011, om at vi fortsat skulle have et medlemsblad.

Vi kan nu få en mere målrettet blad i retning af svæveflyvning.

Lige nu er oplæget 6 årlige udgivelser til en pris, som ligger lidt under prisen for Flyv.

Vi håber, at bladet bliver en succes, og allerede nu har vi nogle gode annoncøraftaler.

Bladet får rod i et anpartsselskab med hjemsted i Herning, og de 3 formænd for unionerne i Norge, Sverige og Danmark som bestyrelsesformænd.

Den fysiske kvalitet bliver nogenlunde som det gamle flyv, og vi håber, at det bliver en succes.

20-02-2013

NORDIC GLIDING & AVIATION MAGAZINE bliver en af verdens største trykte magasiner om svæveflyvning og udkommer første gang i april til alle svæveflyvere i Danmark, Norge og Sverige. Magasinet bliver med ryg og med lakeret forside. Frekvensen bliver 4 gang i 2013 og 6 udgivelser i 2014.

TRAFIKSTYRELSEN (TRS)

I trafikstyrelsens resultatkontrakt for 2013 står der bl.a. følgende:

Trafikstyrelsen arbejder for, at såvel nationale som internationale regler er klare, tilstrækkelige og kan efterleves. Trafikstyrelsen skal særligt forsøge at påvirke, hvor det har stor dansk interesse, ligesom danske særregler skal undgås, og virksomhedernes administrative byrder skal lettes.

Det er tydeligt at mærke, at der er sket, og vi er glade for det holdningsskifte der er sket, så der i højere grad fokuseres på kvalitet end kvantitet, eller sagt på en anden måde. "Problembørnene" vil få hyppigere børn, mens "duksene" vil få færre. Lad os holde os på dusksesiden, og være glade for den frihed og egenforvaltning som vi har opnået.

Som sædvanligt forløber de faste møder med TRS's ledelse og de enkelte medarbejdere om de daglige forhold godt.

TRS er imidlertid et monopolforetagende og det er ikke acceptabelt, når TRS giver udtryk for, at man prioriterer den kommercielle luftfart på bekostning af ikke kommercielle flyvning, med ventetider til følge, uanset der foreligger et selvforskyldt konkurs bag. Det er ikke i orden, at når Sterling endnu engang går konkurs, så må vi vente på at på tilladelser.

Gebyrudvalg

I efteråret 2012 var der et forslag til ny gebyrlovgivning på bane fra trafikstyrelsen. Det ser ud til at den nye lov træder i kraft medio 2013, og det er vi glade for. I teksten står der bl.a.:

For udførelse af Trafikstyrelsens tilsyn med den civile luftfart betaler et luftfartsselskab en afgift (safety-bidrag) på 6,00 kr. for hver passager, som selskabet befordrer. Afgiften betales for passagerer, som rejser med et luftfartøj, der er godkendt til mere end 10 passagersæder, eller som har en maksimal startvægt på mere end 5.700 kg, og som afgår fra en dansk flyveplads, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden.

Nøjagtig hvordan safety bidraget vil påvirke os, ved vi ikke helt endnu, men vi er sikre på, at f.eks. de urimeligt høje udgifter til certifikater forsvinder.

LUFTRUM

Billund

5. april 2012 trådte det nye luftrum Billund TMA i kraft med de tilhørende svæveflyveområder.

Der havde i marts måned været indkaldt til orientering i Vejle og Lyngby med god deltagelse. KDA stod for arrangementerne med deltagelse også af Naviar og Trafikstyrelsen. DSvU have forinden gjort det klart, at flyvning i Billund TMA var betinget af deltagelse på kurset eller gennemgang i klubberne ved flyvechef eller lignende.

Vi skulle meget gerne undgå, at vi svæveflyvere begik bomberter evt. med flyvesikkerhedsmæssigt aspekt.

Naviar havde til møderne udarbejdet power-point præsentationer, og der var trykt pjecer. Præsentationen kan fortsat downloades fra DSvU's hjemmeside til opfriskning på vinterens PFT møder i klubberne.

20-02-2013

De første dage med det nye luftrum var i påskedagene. Der var fremragende svæveflyve vejr med skybaser op mod 2.000m, så der blev god brug for at benytte prioriteten til områderne, og Billund ATC åbnede rask væk områder op til FL 70, altså over vores prioritetshøjde FL50/FL60.

Svæveflyve vejret sæson 2012 vil ikke gå over i historien som exceptionelt, men områderne har i sæsonens løb været flittigt brugt.

Der har været gode episoder med velvillige og dygtige flyveledere, og der har været problemer i enkelte situationer. Undervejs har der været en god kontakt mellem DSvU og Naviair for at få glattet uenigheder ud og få belyst de uheldige tilfælde.

På et opfølgingsmøde i oktober i Trafikstyrelsen gennemgik KDA og Naviair hver deres opfattelse af forløbet. KDA fremviste en præsentation af Arne Boye Møller udvisende de fremsendte opgavefiler til Termikligaen, der tydeligt viste den voldsomme svæveflyve trafik, der er nord for Billund TMA, og at der ikke har været særligt mange, der har fløjet transit over Billund lufthavn. Sammenfattende kan DSvU leve med det opnåede resultat, og vores svæveflyve kammerater har udvist stor professionalisme under flyvning i TMAet.

På et møde en uge senere i Naviair skulle KDA og Naviair blive enige om forslag til ændringer for 2013. Naviair fremlagde en overbevisende begrundelse for at få frigjort luftrum nord for centerlinjen til bane 09, og KDA godkendte senere en afhjælpning i form af en opdeling af område Tarm i nord og syd.

På mødet fremkom Naviair desværre med et lidet begrundet krav om nedlæggelse af det svæveflyve område, der er et overlap mellem Tragte Syd og område Gesten. Efter heftig mail udveksling i november og december besluttede Trafikstyrelsen, fortsat uden anden begrundelse fra Naviair end at området var til besvær, at nedlægge overlappet og dermed reducere område Gesten.

KDA havde fået klar besked fra Kolding Flyveklub om, at området var af væsentlig betydning for klubben.

KDA, og dermed DSvU, blev helt overkørt. Vi havde mange argumenter for at finde et kompromis, men fik aldrig lov til at komme i real diskussion med Naviair. Der har ligget noget under, f. eks. at Naviairs forhandler, der i de sidste 3 års forløb har været meget imødekommende for altid at høre vores argumenter og komme til løsninger, begge parter kunne leve med, har været under stærkt pres fra førende flyveledere og/eller flyvelederforeningen.

KDA har så skarpt som muligt formuleret, henset til at vi er stærkt afhængige af, at vi ikke har en modspiller i Billund ATC men en medspiller, at vi nu anser områderne for etableret, og at vi ikke forventer eller kan acceptere nye krav om indskrænkninger af svæveflyvernes rettigheder til luftrummet.

For sæson 2013 er der således følgende ændringer:

- Overlap G5/G10 nedlægges.
- Område Tarm deles i Tarm Nord og Tarm Syd. Linjen går øst-vest gennem det hhv. østlige og vestlige punkt af område Tarm. Der er fortsat prioritet til FL 50 i begge områder, men det er meningen, at Tarm Syd kun åbnes individuelt.
- Vestjysk (Bolhede) får enkelte ændringer i samarbejdsaftalen vedrørende områderne Bolhede. Klubben har været med til koordineringsmødet med Naviair, og klubben har selv fremsat sine synspunkter og ønsker.
- Den midlertidige dispensation fra transponderkravet i T1 gældende for 2012 blev ikke forlænget til 2013.
- Område Hammer kan anvendes af konkurrenceledelser, dvs. åbnes som Tragt Nord efter aftale.
- Der skal i højere grad anvendes tidsperioder for åbning af områder med prioritet ud fra vejrudsigt og forventet aktivitet.

Det normale vil dog fortsat være, at de ydre svæveflyveområder åbnes til kl. 18.

20-02-2013

Af udestående spørgsmål kan nævnes:

- Oprettelse af en speciel VFR approach frekvens for at undgå den mætning, vi har oplevet på Billund Approach.
- Etablering af transponder procedurer/faste koder både for T1 men i mere presserende grad for Vestjysks brug af T2.

Det vides i skrivende stund ikke, hvor langt Naviar er med dette arbejde. Vi ved godt, at nogle klubber er særligt ramt af problemerne med Billund-luftrummet, og vi vil også fremover støtte disse klubber i at få så optimale forhold som overhovedet muligt. Vi må erkende, at sagen altid vil være en afvejning af vore interesser og myndighedernes krav. Vi tror fortsat på, at vi kommer længst af forhandlingsvejen.

I lyset af de ændrede regler for svæveflyveres brug af Billund-luftrummet har dette emne fået særlig stor fokus i PFT-spørgsmålene for 2013.

Giro d'Italia – Restriktionsområder 5.-7. maj 2012

I DSvU har vi stor forståelse for, at også andre ind imellem har behov for luftrum, men det er også unionens opfattelse, at når TRS pålægger os restriktioner, så bør der forud for noget sådant foregå en dialog.

NAVIAIR

I Naviars årsberetning for 2011 kan vi læse følgende angående trafikken:

I de sidste to måneder af 2011 var der igen fald i en route-trafikken i dansk luftrum. Eurocontrol har i den seneste prognose fra ultimo februar 2012 nedjusteret forventningerne markant således at der nu forudses et fald i en route-trafikken og dermed et fald i service units i dansk luftrum på 2,1 procent i forhold til 2011 og 7,4 procent i forhold til præstationsplanen.

Præstationsplanen er baseret på Eurocontrols mere optimistiske prognose fra september 2011. Trafikfaldet forventes at indebære en reduktion af Naviars indtægter i 2012 i størrelsesordenen 50 mio. kr.

Når dansk luftrum er særlig hårdt ramt af trafikfald skyldes det blandt andet, at en betydelig del af en route-trafikken gennemføres af lavprisselskaber, der udviser særlig stor fleksibilitet og evne til at justere og omstille deres trafikplaner til de aktuelle markedsvilkår.

Det er rigtig svært at se behovet for mere luftrum, med sådanne statements.

I det daglige er det HB's opfattelse, at samarbejdet generelt er godt, og at man i fællesskab ønsker at løse de dagligdags problemer.

EGU _ European Gliding Union



DSvU er medlem af EGU, og arbejdet er udbytte-
rigt.

Arbejdet i EGU betyder, at stort set alle lande i Europa trækker på samme hammel, når det gælder fælles udfordringen indenfor materiel, certifikater, luftrum mv. Det er derfor vigtigt at dette arbejde fastholdes.

Vi er på samlet nordisk plan kendt for, at "den nordiske mafia" yder et godt stykke arbejde i den forbindelse, og at vi med det nordiske samarbejde i mange tilfælde er med til at sætte dagsordenen.

20-02-2013

På billedet diskuteres bl.a. hvordan vi kan hverve flere medlemmer. Tak til Claus Jacobsen for hans utrættelige arbejde.

EAS Europe Air Sports

Europe Air Sports (EAS) er talerør for sports- og rekreative luftfart i Europa. Det Etableret i 1988 som en non-profit organisation, og har siden 1994 været tilknyttet den globale Fédération Aéronautique Internationale (FAI).

Formålet er på lang sigt, fremme og beskyttelse af sports-og rekreative luftfart i Europa. Især vores mission er at varetage interesserne for piloter og lette luftfartøjer ejere / operatører inden for civil luftfarts udvikling

DSvU er ikke direkte medlem af EAS, da medlemskabet forvaltes af KDA, men DSvU har observatørstatus.

For den enkelte svæveflyver er det måske svært at se hvad EAS kan gøre for os, men det er bl.a. EAS' fortjeneste, at vi ikke fik så stramme krav til materiel, som der var lagt op.

EAS har bl.a. ansat en lobbyist, Timo Schubert, som arbejder hjemmefra i Bruxelles.

For at understrege hvor meget EAS dækker, så taler vi her om at organisationen repræsenterer mere end 650.000 EU-borgere, der alle ønsker at komme op i luften.

NORDISK SAMARBEJDE

Igen i 2012 har DSvU deltaget i det nordiske samarbejde.



Denne samarbejdsrelation er god for DSvU, og den fortsætter fremover. I dette forum udveksles der utrolig mange givtige ting.

HIRLAN havde desværre nogle problem i 2012, men i slutningen af året var der en beta-version i drift. Vi har endnu ikke hørt tilbakemeldinger herfra, da det jo var udenfor vores primære flyvesæson.

Af andre emner fra mødet kan nævnes:

- FLYSIK arbejde
- Implementering af SPL LAPL(S) og ATO
- Nordisk svæveflyvedag
- Nordic Junior
- Nordisk svæveflyveblad
- Svedanor

RÅDET FOR STØRRE FLYVESIKKERHED

RFSF er en organisation, som har til formål at fremme sikkerheden i forbindelse med flyvning.

20-02-2013

Formålet søges opnået ved en aktiv virksomhed rettet mod alle grene af flyveaktiviteten inden for dansk territorium gennem en repræsentativ sammensætning af rådets medlemmer.

Fra DSvU deltager Poul B. Hørup.

Rådets sekretariat befinder sig i KDA-huset og Anders Madsen – KDA's generalsekretær er rådets næstformand.

Rådets hjemmeside kan ses på <http://www.flightsafetycouncil.dk>

Rådet for Større Flyvesikkerhed dækker bredt indenfor al flyvning, og nogen gange for bredt, så den sportslige flyvning påtænker at indgå i et samarbejde via KDA, som er mere målrettet mod vores form for flyvning.

FLYVEVIRKSOMHED

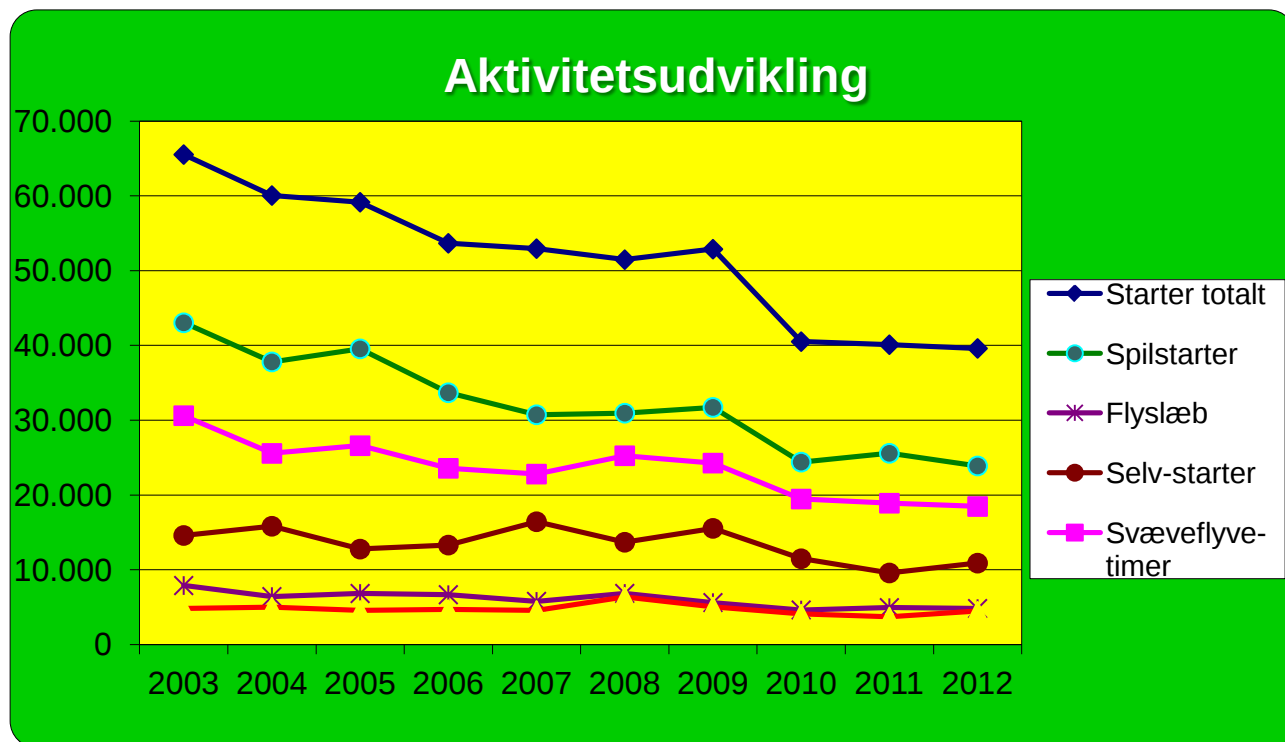
Flyveaktivitet

Aktiviteten i 2012 er nogenlunde på niveau med 2011 og 2010, men lavere end 10 års gennemsnittet. Igen kan vi konstatere at året 2012 var vådere end gennemsnittet, og noget kunne tyde på at det er noget vi skal vende os til. Måske endda vi skal tænke det ind i den fremtidige flyflåde? Forstået i retning af selvstart, så dem der har muligheden for det, kan flyve når vejret er til det, eks. på hverdage.

Verden omkring os er også dynamisk, tænk bare på de lange åbningstider i detailhandlen der er blevet indført! Det giver nogle personer frihed på andre tidspunkter end lige weekends, hvor vi traditionelt flyver/skoleflyver. Dem kunne vi også tilgodese med selvstartende fly / selvstartende skolefly.

Vi ved godt at det ikke er "sådan som vi plejer at gøre", men jeg har lært at i det 2100 århundrede er det eneste statiske det dynamiske!

I tabel 1 nedenfor er vist flyveaktiviteten for de seneste 10 år.



20-02-2013

	Svæveflyvetimer	TMG-timer	Timer totalt	Spilstarter	Flyslæb	Selvstarter	Starter totalt	Antal strækflyvninger	Km stræk	Timer pr. medlem	Km. pr. medlem	Antal ans. certifikat
2001	27054	3204	30258	41977	6964	8910	57851	2576	512463	16	277	59
2002	26662	3231	29893	48019	7541	8914	64474	2237	455748	16	246	84
2003	30614	4837	35451	43035	7903	14595	65533	3011	626262	20	347	101
2004	25570	5016	30586	37804	6422	15828	60054	2503	496712	17	279	56
2005	26599	4577	31176	39549	6838	12772	59159	2720	562089	18	317	68
2006	23578	4682	28260	33682	6676	13309	53667	2649	552070	16	313	63
2007	22803	4576	27379	30738	5779	16433	52950	2470	525918	16	300	56
2008	25257	6352	31609	30949	6843	13689	51481	2789	708429	18	411	61
2009	24274	5041	29315	31723	5615	15545	52883	8632	574650	18	343	74
2010	19468	4088	23556	24405	4629	11483	40517	2227	477548	14	292	55
2011	18911	3699	22610	25585	4941	9581	40107	2029	435528	14	272	45
2012	18468	4466	22934	23893	4820	10895	39608	1970	434806	16	298	56
Gennemsnit for 10 år	24374	4610	28984	34549	6319	13215	54083	3127	541495	17	312	66

Hvis man kigger nærmere i statistikken, opdager man at der i 2012 var en fremgang på både starter og timer på TMG, men en tilbagegang på både timer og starter på svævefly.

Dette underbygger måske min påstand om, at der er en efterspørgsel på muligheden for at kunne flyve og skoleflyve på hverdage.

Det er også glædeligt at antallet af nye certifikater er stigende og hvis man reducerer antal certifikatudstedelser i 2003 (det år hvor effekten af at C-normerne blev fjernet slog igennem) til gennemsnittet, ligger 2012 faktisk på niveau med 10 års gennemsnittet.

At medlemstallet så fortsat falder drastisk, skal undersøges nærmere, for om det er en aldersbølge der rammer os, eller at vi slet og ret er for dårlige til at holde på de nuværende medlemmer. Det sidste noget som vi bør sætte stor fokus på.

Fysik

I tabel 2 er vist antallet af havarier i DSVU de seneste 10 år.

	Total antal havarier	Antal starter pr. havari	Havarirater total	Havari minus mark hav.	Marklandings havarier	Marklandinger	Havarirater marklandinger	Antal Hændelser
2003	19	3449	0,29	11	8	464	17,24	
2004	8	7507	0,15	6	2	349	5,73	
2005	10	5916	0,16	7	3	287	10,45	
2006	18	2982	0,35	14	4	361	11,08	
2007	6	8825	0,11	2	4	644	6,21	
2008	8	6435	0,16	8	0	200	0,00	
2009	12	4407	0,23	9	3	223	13,45	
2010	8	5065	0,20	4	4	156	25,64	
2011	9	6009	0,22	6	3	199	15,08	8
2012	8	6760	0,20	4	4	205	19,51	3

20-02-2013

DSvU har det mål, at havariraten (antal havarier pr. 1000 starter) skal ligge under 0,2 målt over en tre-årig periode. For udelandingshavarier skal raten ned under 1,5. Endelig vil vi heller ikke have fatale ulykker eller ulykker med alvorlig personskade.

I 2012 opnår vi lige akkurat vores målsætning på en havarirate på 0,20 over en 3 årig periode. Godt gået!

Hvis vi ser på havarierne i 2012, er 50% opstået under uddannelse. De fleste med "for sen instruktør indgriben". Noget der giver stof til eftertanke. De fleste er dog i Mofa og kun i småtingsafdelingen, og selvom at man som instruktør er nød til at lade eleverne gå planken ud for at de skal have mulighed for selv at opdage og rette fejlen, så må det ALDRIG gå ud over sikkerheden.

Langt værre synes jeg dog det er, at vi IGEN i 2012 havde et havari med et Turbo-fly, hvor motoren ikke startede og der ikke var udvalgt en udelandingsplads. Noget vi drøftede meget under årets FC-seminar. Det kan ikke siges for ofte:

STOL ALDRIG PÅ EN MOTOR (SSG eller SLG).

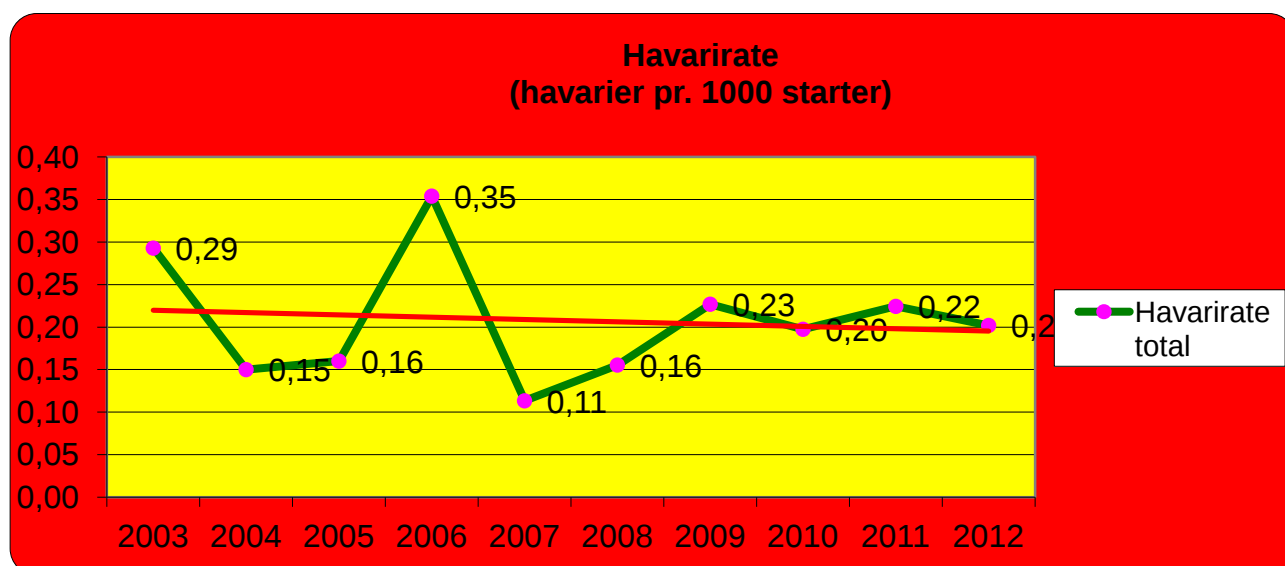
Planlæg flyvningen som om der ikke var motor til rådighed, og glæd dig over når den starter frem for at ærgre sig over at den ikke startede. Det kræver stor selvdisciplin at flyve med motor. Hvis man går under valgt minimumshøjde for udsætning af motor og alligevel ikke finder termik, så land og lad ikke fristelsen for at prøve at starte motoren overtage din sunde fornuft. Denne type havarier er oftest meget dyre, de fleste over 500.000 kr.

Under alle omstændigheder så er fysik noget der kontinuerligt skal tales om. I klubregi ved temaaftener og under den daglige briefing. Fra DSvU's side ved at gøre brug af rejseholdet.

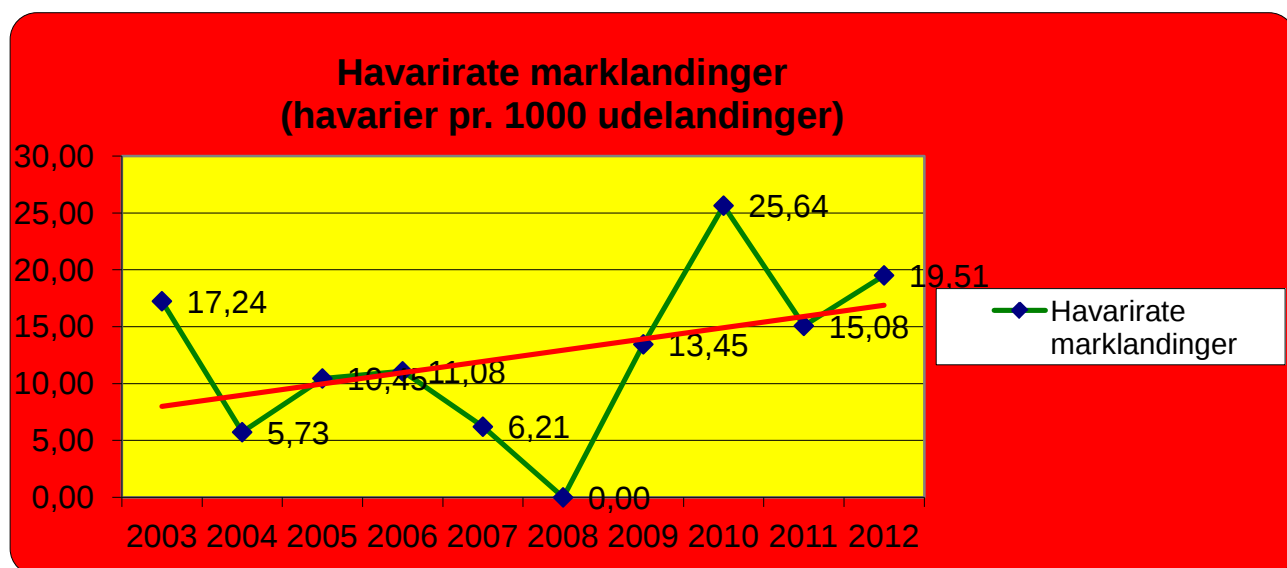
Men havariraten for udelandings havarier er 19,51 i 2012 og set over en 3 årig periode er den 20,07. Alt-så mere end 10 gange for høj. Nu ved vi godt at alle udelandings havarier ikke kan undgås, da det jo ikke er godkendte flyvepladser vi lander på, men en fra luften udvalgt mark, med dertil hørende risici for overset brønddæksler og hegnspæle mv. Men når vi havarerer under udelanding, fordi vi ikke i tide stoppede op og fandt en mark, men fortsatte med at kurve alt for langt nede, så er det på tide med en god omgang selvransagelse.

Vi havde heldigvis hverken fatale havarier eller havarier med alvorlig personskade i 2012.

Lad os holde fast i det.



20-02-2013



Flyvning og operationer i 2013 og i fremtiden under EASA.

DSvU skal have en godkendt ATO (Approved Training Organisation) tilladelse for at måtte uddanne og drive luftfartsviksomhed efter 8. april 2013.

KDA tilbød i 2012 at stå for udarbejdelsen af en generisk ATO til brug for unionerne under KDA. Dette samarbejde gik vi i DSvU ind i og stillede med en mand. DMU og DBU deltog ligeledes i dette arbejde. TRS har også deltaget i dette arbejde, således at vi på forhånd næsten havde en forventning om at vi ramte rigtigt.

ATO'en er en skabalon, som så skal udfyldes af de respektive unioner. Konkret betyder det, at vi skal have tilrettet vores UHB, så den opfylder betingelserne i EASA part FCL og ORA. Dette er et omfattende arbejde og det gør det svært at nå inden 8. april 2013, da mange ting først nu er ved at falde på plads og TRS også skal finde ud af hvordan de vil håndtere og uddelegere de forskellige opgaver.

Alle vore certifikater skal også konverteres til EU-certifikater SPL – Sailplane Pilot License eller LAPL(S) – Light Aircraft Pilot License /sailplane.

Forskellen mellem SPL og LAPL(S) er kun medical'en, der er lempeligere for LAPL(S)'s vedkommende. Man skal dog være opmærksom på, at LAPL(S) kun gælder i EU-landene og altså ikke i f.eks. Australien. LAPL(S) gælder dog i Norge, Island og Schweiz, som der er indgået aftale med.

Som en konsekvens af de nye EASA-FCL regler vil vi ikke længere kunne grunduddanne s-piloter på TMG. Dette er en alvorlig ændring for de klubber, der i al væsentlighed har tilrettelagt deres skoling på TMG. Disse klubber trues derved af muligheden for at kunne tiltrække nye medlemmer. I etableringen af unionens ATO vil det blive overvejet, om vores ATO også vil kunne få mulighed for at uddanne til LAPL-A (TMG), som efterfølgende kan udvides til LAPL-S eller SPL. Dette kræver dog, at der er instruktører til rådighed der har eller er villige til at tage en uddannelse som FI(a) Flight Instructor – Aeroplane. De nye EASA-FCL regler tillader nu, at der anvendes 7 timers TMG flyvning i skoling til S-certifikat, ligesom omskolingen til TMG fra S-certifikat er lempeligere end i dag.

Men generelt kan det siges, at uddannelsen som vi kender den i dag, ikke ændres væsentligt. Den måde vores organisation drives på, skal ændres noget dog uden at det er uopnåeligt.

S-kontrollant ordningen ændres også, ligesom det ikke længere er tilladt at eksaminere personer som man har relationer til, eks. familie eller elever man har skolet med.

20-02-2013

Vi er dog noget bekymret på, om vi i fremtiden selv får lov til i DSvU regi, at lave og afholde S-teoriprøver. Hvis TRS overtager denne opgave, kan det have den positive konsekvens, at prøven kan tages når eleven er klar til det. Ulempen er dog, at det formodentlig vil være lige så dyrt som det vi kender fra PPL(A) i dag, nemlig ca. 6.000 – 9.000 kr. i gebyr pr. prøve. DSvU er fast besluttet på at prøve at få lov til at beholde den ordning vi kender i dag.

Instruktørkurser

Der er i 2012 afholdt et HI-kursus og et FI-kursus. På HI-kursus var der 14 deltagere, hvoraf de 12 bestod kurset. På FI-kurset var der 9 deltagere, som alle bestod. Der er i 2013 planlagt 2 FI-kurser, da ALLE HI-instruktørerne skal på FI-kursus inden 8. april 2015 hvor de nye EASA bestemmelser træder i kraft. Efter opfordring undersøges der om det vil være muligt at afholde et HI-kursus også, men det vil være under forudsætning af, at FC'en kan sandsynliggøre at aspiranterne vil være klar til FI-kursus i 2014.

S-kontrollanternes virke

S-kontrollanternes virke var i 2012 igen på det niveau som vi ifølge UHB'en har forpligtiget os til at udføre som en del af vores egenkontrol.

Det skal præciseres, at udover at opfylde kravet om egenkontrol, har disse inspektioner til formål at sætte fokus på flysik i klubberne og bringe erfaringer og viden rundt klubberne imellem.

Der er i 2012 ansøgt om udstedelse af 56 S-certifikater. Dette svarer til gennemsnittet for de sidste 10 år, når man modregner boomet i 2003 som følge af afskaffelsen af C-normerne.

Ligeledes har sagerne omkring turbo-motorer, der ikke har startet, været særdeles dyre. Forsikringsklubben opfordrer til at have særligt fokus på hvornår turboen bør forsøgt startet, og HB opfordrer klubbernes flyveledelse til at lave et regelsæt i klubberne, der sikrer, at turbomotorer sættes ud i en så sikker højde, at der stadig er mulighed for at gennemføre en sikker udelanding, hvis motoren skulle svigte.

Unionen ser med bekymring på udviklingen i antallet af uheld med TMG, og nogle af disse uheld er ærgelige havarier. Vores uddannelse til selvstart og TMG-rettighed stammer fra dengang, da Motorfalkerne kom til landet. De moderne TMG'ere har langt bedre præstationer, men stiller også langt større krav til uddannelsen. Dette tema vil få stor opmærksomhed, når vi skal ændre vores TMG-skoling i forbindelse med de nye EASA-FCL regler

Som en konsekvens at de nye EASA-FCL regler vil vi ikke længere kunne grunduddanne s-piloter på TMG. Det er en alvorlig ændring for de klubber, der i al væsentlighed har tilrettelagt deres skoling på TMG. Udover at disse klubber ikke længere kan grundskole på TMG, kan ændringen true disse klubbers muligheder for at tiltrække nye medlemmer. I etableringen af unionens ATO vil det blive overvejet, om vores ATO også vil kunne få mulighed for at uddanne til LAPL-A (TMG), som efterfølgende kan udvides til LAPL-S eller SPL.

Slæb med UL-fly og udviklingen inden for UL-fly

Forsøgsperioden med flyslæb blev forlænget til at dække 2012, men den 6. juni 2012 meddelte TRS pludselig, at nu kunne vi fortsætte ubegrænset, indenfor de oprindeligt opstillede materielle krav. Der var altså ikke længere krav om særskilt indberetning af forsøgsslæb, ligesom begrænsninger i antallet af slæbefly blev ophævet.

Vi havde nogle indvendinger til det forslag til materiellet, som blev fremlagt, som bl.a. gik på at vi ønske lempelser angående lastevnen for et UL-fly, så kravene kom i overensstemmelse med en AIC på området, samt at vi ikke anså det som et ubetinget krav, at flyet skulle være typecertificeret i Tyskland. Andre landes, som f.eks. Tjekkiets typecertifikater burde også kunne anvendes..

Vi er nu lovet en endelig afslutning på sagen i april 2013, men det vigtigste lige nu er, at vi kan få slæbt vores svævefly op.

20-02-2013

Vi må konstatere, at udviklingen går stærkt med UL-flyene - både på præstationerne og på det tekniske område. Der findes i dag selvstartende UL-motorsvævefly med klapmotor og et glidetæl på 40, og indenfor "UL-TMG" findes der fly, der har præstationer som de bedste TMG'er, men som koster under det halve.



MATERIELOMRÅDET

CAMO og værksteder

Både CAMO og værkstedsområdet indenfor DSvU har i 2012 båret præg af konsolidering. Der har været udført et uvurderligt arbejde, som måske ikke ses så meget indenfor dagligdagen.

Desværre har vores hjemmeside til indberetning af arbejde på værkstederne ikke altid fungeret, men på materielkontrollantseminaret i januar 2013 blev en ny hjemmeside introduceret. Vi har stor tillid til denne hjemmeside.

EASA har startet et arbejde indenfor materielområdet, som har til formål at forenkle procedurer mv. for den lette flyvning. Det er vort håb at dette meget snart bliver ført ud i livet.

Dette arbejde er planlagt gennemført inden udgangen af 2012, og vi er via vore internationale relationer repræsenteret i dette arbejde.

Der lægges op til betydelige regelforenklinger.

Værksteder

Som det er de fleste bekendt, så er der blevet strammet op på værkstedsområdet.



Efter at de første dønninger har lagt sig, så er det den generelle opfattelse, at det har været en god proces at få ryddet op på værkstederne.

I 2012 har der været udført audits, både interne og eksterne (TRS). Der er stadig ting, som vi kan gøre bedre, men det generelle indtryk

20-02-2013

er, at der udføres en virkelig godt arbejde på de enkelte klubværksteder.

Det er stadig vores håb, at det arbejde der pt. pågår i EASA vil medvirke til at den "almindelige papir-krig" igen komme på niveau med det vi reelt tale om, nemlig ukomplicerede svævefly.

Materielkontrollanter

I 2012 afholdt DSvU et materielkontrollantkursus. Dette på trods af, at vi tidligere havde annonceret, at nu kunne vi ikke afholde flere.



Som en af underviserne udtrykte det i sin indledende præsentation: *"Nu er det 3. gang jeg byder velkommen til det absolut sidste kursus"*, men denne gang er helt sikkert det sidste efter det nuværende system.

I et godt samarbejde med Trafikstyrelsen fik vi etableret endnu et kursus med i alt 16 deltagere. For første gang det hele taget, også med kvindelig deltagelse, og så endda med 2 personer. Det er rart at se, at der nu også er udvikling her.

Hvornår et nyt forslag foreligger, er lige nu ukendt, men det bevirker, at unionen stadig har mulighed for at afholde materielkontrollantkurser, og behovet vil blive undersøgt i 2013.

En forudsætning for at materielkontrollantordningen fungerer, er at det er muligt at kommunikere med den enkelte kontrollant elektronisk.

Nogle har ikke ønsket dette, så vi har måtte sige farvel til dem som kontrollanter i 2012.

Materielkontrollantseminar

Den 19. januar 2013 blev der afholdt materielkontrollantseminar.

Der er sket en opstramning omkring materielkontrollanterne deltagelse i disse seminarer, da det nu er blevet et krav, at alle materielkontrollanter skal have deltaget i et sådant seminar indenfor de sidste 2 år, for at kunne få sit materielkontrollantbevis fornyet.



Det er ikke længere sådant, at når man en gang for alle havde fået udstedt sit bevis, så kunne man fortsætte i al evighed.

Nu skal man deltage i opdateringsseminarer og dokumentere, at man faktisk er aktiv. Det er vel også nogle rimelige krav.

8,33 kHz kanalafstand

Vi må desværre konstatere, at EU-kommissionen pr. 16. november 2012 udsende forordning nr. 1079/2012 med det lidt forunderlige navn "kommissionens gennemførelsesforordning om krav til talekanaladskillelse for det fælles europæiske luftrum."

Når det lidt muntre om navnet har lagt sig, så er det en ganske alvorlig forordning for os. Ganske kort betyder det:

1. Alle radioer som markedsføres efter 17. november 2013 skal være 8,33 kHz radioer.
2. Når der udstedes nye luftdygtighedsbeviser (LDB) for fly efter 17. november 2013, så skal en evt. radio have en 8,33 kHz radio. (Bemærk, at der er forskel på et LDB og ARC.

20-02-2013

3. Senest 31. december 2017 skal alle radioer i fly have 8,33 kHz kanalfstand.

Der er altså nu knap 4 år til at alle vores radioer skal være udskiftet til 8,33 kHz radioer, så vi kan ikke opfordre alle kraftigt nok til ikke at indkøbe 25 kHz radioer længere, og allerede nu skal man være opmærksom på datoen 17. november 2013, hvis man importerer et fly fra udlandet.

SVÆVEFLYVECENTER ARNBORG

Arnborg bestyrelsen

Ved årsskiftet lykkedes det endeligt at få besat alle 3 pladser i Arnborg bestyrelsen igen, og HB glæder sig over, at denne ressource igen er til rådighed.

Lokalplan Arnborg

En af de opgaver, som Arnborg-bestyrelsen i 2011 var indstillet på at gennemføre eller i hvert fald at igangsætte var vedtagelsen af en ny lokalplan for Arnborg.

Som det er mange bekendt, faldt dette arbejde til jorden med et brag idet man fra ministeriel side vedrørende et sammenligneligt hytteområde i Herning Kommune, gjorde Herning Kommune opmærksom på bl.a. at sommerhuse ikke måtte opføres på lejet jord. Efterfølgende blev Herning Kommune pålagt at søge lovgivning af lignende områder såfremt nogle sådanne fandtes i kommunen.

Således faldt kommunens øje på hytteområdet på Arnborg, hvor Herning Kommune bad DSvU om at "få bragt tingene i orden".

Det er naturligvis meget utilfredsstillende at kommunen sådan blot henligger ansvaret på lovgivning på DSvU's skuldre – særligt henset til at Kommunen siden 1972 har gennemgået samtlige byggeansøgninger og efterfølgende udstedte byggetilladelser helt uden skelen til reglerne i sommerhusloven.

Fra DSvU's side har førsteprioriteten været at sikre alle eksisterende hytter på Arnborg. Dernæst har målsætning været at sikre status quo i forhold til den måde vi er organiseret.

I foråret 2012 indledtes således en proces ved Naturstyrelsen hvor vi har søgt dispensation fra sommerhusloven til samtlige allerede (ulovligt?) opførte hytter. Og glædeligvis forelå der en afgørelse i december 2012, hvorefter samtlige opførte hytte på Arnborg nu er godkendt.

Formentlig foreligger der dog et behov for at eksisterende lejekontrakter opdateres.

Sidste hurdle bliver herefter at sikre mulighed for at lade nye hytter opføre på Svæveflyvecentret. Formentligt bliver der tale om at DSvU formelt set anmoder om dispensation ved Naturstyrelsen til opførelse af hytter til erhvervmæssig udlejning i hvert eneste tilfælde, hvorefter Herning Kommune igen kan udstede byggetilladelse. Også her bliver der behov for at en ny type lejekontrakt som sikre lejernes ret til egne hytter. Forhåbentlig ser sagen sin afslutning i 2013.

Vandspild Arnborg

2012 blev året hvor der for alvor er taget fat på at løse problemet med det enorme vandspild på Arnborg. Således er brugt ikke ubetydelige resurser på at opdele centrets vandforsyning i flere separate strenge med egne målere og stophaner for at vi på den måde har væsentlig bedre mulighed for dels konstaterer vandspild langt hurtigere dels mulighed for at lokalisere spildets kilde.

Det kan til stadighed konstateres at defekte stophaner og ukorrekt anvendelse af stophaner er en af hovedkilderne til det store vandspild

20-02-2013

Pr. 31. december 2012 blev indført krav om vandmålere i samtlige hytter, samt krav om indrapportering af aflæsningstal til unionskontoret. Det er glædeligt at en del lejere samtidigt har taget konsekvensen af dette og fået installeret nye målerbrønde med nye stophaner.

42. Int. VGC Rally – Arnborg 2014



I 2014 skal DSvU være vært ved 42 International Vintage Glider Club Rally (VGC).

Deltagermæssigt er det nok det største arrangement vi nogen sinde har afviklet på Arnborg, om end selve aktiviteterne nok ikke forventes at være så bastante, som ved en international konkurrence.

Vi forventer: 100 betalende piloter.
90 deltagende fly.
200 ikke-piloter.

Arrangementet bliver spændende, da det samtidig kan blive generalprøven for organisationen til kvinde VM i 2015.

Vognport 2 Arnborg

En gruppe af medlemmer meddelte sidste år, at de gerne vil forestå opførelsen af en ny vognport på Arnborg, og nu står vognporten færdig. Som tidligere nævnt blev den en del dyrere end oprindeligt planlagt.



Under opførelsen måtte vi konstatere, at dette projekt kun kunne være fremtidssikret, hvis der både blev etableret flisebelægning i vognporten, og at arealet foran vognporten blev jævnet og flisebelagt. Lejerne af vognporten har indvilget i at ydet et depositum, som delvist finansierer denne ændring.

Slutresultatet er en flot og moderne vognport, som vi vil få glæde af på Svæveflyvecenter Arnborg i mange år.

Kantinen

Igen i 2012 har Kirsten på forbilledlig vis styret kantinen på Arnborg, og vi vil her gerne benytte lejligheden til at sige hende tak for det store arbejde hun gør, for at vi kan have en kantine på Arnborg med bemandedt mandskab. Det kan ikke lade sig gøre, uden at hun yder et positivt tilskud til dette arbejde.

Arnborg fly

Nogle af flyene på Arnborg er ikke nye længere, og der pågår drøftelser omkring fremtiden for disse fly på Arnborg, og herunder også om DSvU skal eje fly, og i givet fald på hvilket niveau.

20-02-2013

Unionens overtagelse af slæbeaktiviteterne på Arnborg (SCAS)

På en afsluttende generalforsamling i SCAS efter sidste års repræsentantskabsmøde overtog DSvU alle aktiviteter i den tidligere slæbeforening. Slæbeaktiviteterne foregår herefter i regi af et udvalg under DSvU. Unionen har overtaget både Pawnee'en og bankkontoen, og det blev aftalt, at den refunderede benzinafgift, som var modtaget, skulle hensættes til et særligt formål.

Jfr. årsrapporten for 2012 er denne hensættelse sket, og vi vil nu overveje, hvilket formål denne hensættelse kan anvendes til.

Der er god grund til at rose den tidligere bestyrelse i det gamle SCAS, som har styret disse aktiviteter på en forbilledlig vis. Vi er glade for, at den gamle bestyrelse har lovet at forsætte som udvalg under DSvU.

Økonomien i slæbeaktiviteterne vil blive tilrettelagt sådan, at slæbene bliver så billige som muligt, samtidig med at der udover de løbende omkostninger afskrives således, at der vil være råd til udskiftning af motoren på Pawnee'en, når den tid kommer.

Nyt maskinhus

Efter etableringen af den "nye vej" ind til Arnborg, har mange fortalt os, at det ikke var et særligt godt æstetisk billede man mødte, når man kørte ind på centret, i form af et faldefærdigt maskinhus. Da huset i sin tid blev bygget, var det placeret "diskret", men med den nye vej, så lå den nu direkte i indkørslen.

Desuden er huset med tiden blevet for lille.

Huset er nu fjernet, og Billund Flyveklubs klubhus er i stedet placeret der. Der lægges derfor at der bygges et nyt maskinhus i 2013.

KONKURRENCE

Generelt

På konkurrencesiden kan vi se tilbage på 2012 som et blandet år. Vejret i Danmark artede sig nogenlunde som sidste år med rimelige dage i foråret og en ret våd sommersæson.

De danske piloter har igen været meget aktive på de udenlandske arenaer og selv om resultaterne ikke har været så flotte som det foregående år, er der enkelte top resultater iblandt. Som for eksempel i KLIX og Pribina Cup, hvor vi høstede 2 førstepladser.



Om resultaterne er påvirket af det dårlige flyvevejr som vi på det sidste har oplevet, med manglende træning som følge, om det er manglen på en landholdstræner eller om niveauet simpelthen er højere rundt omkring i verden skal være usagt men det er noget som vi til stadighed holder øje med og arbejder på at forbedre.

Vores placering på IGC ranglisten er nu faldet to pladser til en 10. plads, men er stadig flot i forhold til vores land størrelse, vejrforholdene, sponsorstøtte og det antal piloter vi har.

Konkurrenceudvalg

Konkurrenceudvalget fik i år arbejdet med en række tiltag til at forbedre vilkårene for de danske konkurrencer på Arnborg. Bland dem kan der nævnes følgende:

- Opdatering af konkurrenceregler:

20-02-2013

- o Afskaffelse af en særskilt klubklasse nationalhold.
 - o Tilpasning til FAI's regelsæt.
- Opdatering af luftrumsaftalen med Karup og Århus:
 - o Forbedring af aftalen med Karup således at man kan lave faste aftaler om tilgængelighed af luftrum til konkurrencebrug.
 - o Etablering af et konkurrenceområde og forenkling af dens brug i forbindelse med konkurrencer.
- Ny startopstilling:
 - o Forbedret udnyttelse af banen
 - o Hurtigere afvikling af starter
 - o Undgå behov for eget slæbetov
- Praktiske forsøg med UL-slæbefly.
 - o Konkurrenceslæb af klubklassefly

Kvinde VM i 2015

Under kyndig ledelse af Øjvind og Mogens, har en gruppe svæveflyvere arbejdet med at byde ind på at afholde Kvinde VM i Danmark med det resultat at det nu er blevet besluttet at Kvinde VM i 2015 kommer til at foregå på Arnborg.

Der har været ydet en stor indsats for at få dette til at ske, men der skal stadig arbejdes hårdt på at det også bliver til en succeshistorie og derfor arbejder en gruppe nu, med at organisere alle de aktiviteter der skal sættes i værk for at gøre Kvinde-VM 2015 til en god konkurrence.

Vi er ikke i tvivl om at det vil kræve meget arbejde fra de frivillige hænder, for forventninger til denne type event er store og så krydser vi fingre for at vejret er med os når den tid kommer.

Talenter og Juniorer

Talent tallet er i 2012 nået op på 28 i DSvU, hvilket er en stigning i forhold til tidligere år, så det er en positiv udvikling vi har gang i øjeblikket og vi skal fortsætte med at arbejde videre med diverse junior events så vi fanger de unges opmærksomhed hurtigt og viser dem at der også er andre unge i andre klubber med samme interesse!

Så målet i 2013 er at fortsat støtte op om disse events.

Til Junior DM havde vi 17 deltager hvor af de 7 var førstegangs deltager og vi kan mærke at konkurrence ånden er der for mange af dem og mange nye venskaber blev skabt.

Derudover er der gennemført et talentkursus med 9 deltagere og selv om vejret drillede, blev det til 5 gode dage hvor der blev fløjet og der var en rigtig god stemning. Der arbejdes derudover på at få gennemført idrætspsykologikursus.

I 2012 var det heller ikke noget problem at finde med-piloter til DSvU's 2-sædede fly -SA – hverken under DM eller SAC og vi har allerede nu modtaget flere henvendelser fra piloter som gerne vil have et sæde i SA. (i 2011 måtte vi selv ud og finde dem) så vi ser frem til et fantastisk år i 2013.

Nogle Juniorer var i foråret på en flyvelejr i CNVV (Det franske svæveflyvecenter i St. Auban) hvor der blev fløjet 5 ud af 6 dage, selv om vejret ikke viste sig fra sin bedste side. Dette er et tiltag som vi regner med at gentage for at styrke sammenholdet mellem juniorerne på nationalholdet og bidrage med at fastholde de unge medlemmer.

Der er også blevet afholdt flere Juniornationalholds samlinger på fastlagte datoer samt "ad-hoc" for at kunne udnytte det gode vejr når det nu er der. Denne model søges også anvendt fremover.

20-02-2013

Danske konkurrencer

Vanen tro har der igen i år været afholdt de sædvanlige nationale konkurrencer: DM, SAC og termikligaen samt en række regionale konkurrencer som SM, Diko, Springcup, mv.).

Vejret i 2012 var næsten en gentagelse af sidste års vejr, med et nogenlunde godt forår og en meget våd sommer.

Det dårlige vejr om sommeren har desværre en meget stor negativ indflydelse på aktivitetsniveauet, især inden for strækflyvning og konkurrence som vi igen kan direkte aflæse i Termik-ligaen.

Der var alt 63 deltagende fly til DM og 24 til Junior Nordic, hvilket vidner om en lidt styrket interesse for konkurrenceflyvningen.

Deltagelsen i de regionale konkurrencer har været nogenlunde som i de tidligere år men har lidt meget under dårlig flyvevejr som bl. A. betød at både Bøf Rally og Træningskonkurrencen ikke kunne afvikles.

DM / SunAir Cup

DM i klub, 15m, 18m og 2-sædet blev i 2012 afholdt i perioden 17. til 27. maj og DM i Standard, Junior DM/Nordic Junior samt SunAir Cup blev afholdt i den valig sommerperiode fra den 23. juli til 2. august.

Der var alt 63 deltagende fly til DM fordelt med 20 i klubklassen, 14 i 18m. klassen, 14 i 15m. klassen, 8 i 2-sædet klassen og 7 i Standardklassen. Dette matcher niveauet og klassefordelingen som vi så sidste år og som følges nøje af konkurrenceudvalget.

Der blev i 2012 afholdt en kombineret Junior DM og Junior Nordisk mesterskab med deltagelse af ikke mindre end 17 danske piloter og 7 piloter fra de andre nordiske lande. Det er ganske flot at se at hele 24 juniorer vælger at sætte hinanden stævne på Arnborg og vi håber at det er begyndelse til en øget aktivitet inden for konkurrenceflyvning i de kommende år.

Mens DM i foråret kunne byde på hele 8 gyldige flyvedage, så fik regnen overtaget om sommeren og man måtte nøjes med bare 4 flyvedage på Standardklasse og 3 dage til Junior DM og SunAir Cup.

Organisationen på begge konkurrencer fungerede fint og deltagerne fik en god oplevelse på trods af vejret.

Takket være sponsorater, var der igen i år meget flotte præmier til både deltagere og hjælpere under SunAir Cup og Junior DM.

Udenlandske konkurrencer

Mange danske piloter deltager i diverse udenlandske konkurrencer, men især "Klix international cup" i Tyskland samt "Pribina Cup" og "Fatraglide" i Slovakiet nyder danskernes gunst.

Jan Falgren erobrede første pladsen i 18m klassen og Agnette Olsen 4. pladsen i klubklassen i Klix og Felipe Cvitanich fik første pladsen i 2-sædet klassen i Pribina Cup

Verdensmesterskaber

15m, 18m og Åben klasse, Uvalde

VM for 15m, 18m og Open klasse blev i 2012 holdt i Uvalde, Texas som viste sig fra sin bedste side og tilbød fantastisk flyvevejr på samtlige dage. Hastighederne på opgaverne var simpelthen imponerende og ofte skulle man over 140 km/t for ikke at falde igennem.

20-02-2013

Den type vejr er ikke noget vi er vant til her fra Danmark, og der skulle ikke mange fejltrin til før man var "sat af".

Fra Danmark deltog 5 piloter:

Thomas Vestergaard og Jan Schmeltz Pedersen som endte på en hhv. 32. og 34. plads i 15m. klassen, Arne Boye-Møller og Peter Eriksen som endte på en hhv. 15. og 21. plads i 18m. klassen og Poul Kim Larsen der kom hjem med en 24. plads i Open klassen.

VM Klub-, Standard- og World klasserne, Argentina

Den anden del af VM for Klub, Standard og World klasserne blev afholdt i Argentina i Januar 2013. Danmark stillede her kun op med 2 piloter i klubklassen, da det var meget vanskeligt at finde egnede standardklasse fly og transport af fly fra Europa til Sydamerika viste sig at være en meget risikabelt og dyr affære.



Vejret i Argentina viste sig desværre ikke fra sin bedste side. Intensiv regn op til konkurrenceperioden gjorde at jorden var meget våd og svækkede ermikken. Flowet af maritim luft og en stationær front nord for konkurrenceområde betød også at de fleste dage bød på lave maxhøjder, svag tørtermik og kraftig vind som nogle dage var oppe på 50 km/t.

Det blev dog til 8 gyldige dage og Felipe Cvitanich samt Morten Bach kunne komme hjem med en hhv 14. og 20. plads ud af 42 fly.

I forbindelse med konkurrencen bestod DSvU's nye profilbeklædning sin prøve. Vores tøj blev positivt modtaget.

Diplomer og Rekorder

Det dårlige vejr kunne desværre også mærkes på diplomsiden hvor der i 2012 blev uddelt 3 Sølv og 2 Gulddiplomer samt 2 distance og 2 mål diamanter.

20-02-2013

Resultatoversigt**Danmarksmesterskaberne**

Klubklasse			
1.	Johnny Andresen	Vestjysk	4200
2.	Rasmus Ørskov	Herning	3903
3.	Thorsten Mauritsen	MSF	3858
15-meter			
1.	Henrik Breidahl	ØSF	5118
2.	Mogens Hoelgaard	Herning	4422
3.	Stig Øye	PFG	4278
18-meter			
1.	Arne Boye-Møller	Herning	5741
2.	Peter Eriksen	ØSF	5121
3.	Svend Andersen	MSF	5083
2-sædet			
1.	Tom Jørgensen	MSF	4609
4.	AMA & H.C.Henningsen	Aviator	3542
5.	H.K.Nielsen & M. Munkbøll	MSF	3503
Standardklasse			
1.	Jan Andersen	NSF	2221
2.	Christian Skov	Århus	1947
3.	Thomas Laugesen	Herning	1856

Sun Air Cup & Junior

Junior DM			
1.	Kristian Larsen	Vestjysk	1488
2.	Frederik Nøddelund	Vejle	1207
3.	Simon Vejlin	Svævefly	1201
Junior NM			
1.	Kristian Larsen	Danmark	1438
2.	Simon Landqvist	Sverige	1330
3.	David Gustafsson	Sverige	1280
SunAir Cup			
1.	Mogens Hoelgaard	Herning	1863
2.	Jens Chr. Pedersen	Svævefly	1776
3.	Rasmus Ørskov	Herning	1722

20-02-2013

Termikliga

Gruppe A:			
1	Lars Ternholt	SG-70	6991,8
2	Rasmus Ørskov	Herning	6512,7
3	Peter K. Toft	SG-70	6482,6
Gruppe B:			
1	Nicolai Larsen	Vestjysk	5787,1
2	Henrik Gormsen	SG-70	5473,7
3	Morten Hugo Bennick	PFG	5149,1
Gruppe C:			
1	Jan Buch-Madsen	MSF	4327,5
2	Christian Wistisen	AVIATOR	4299,5
3	Søren Sarup	ØSF	3927,9
Divisionerne:			
1. Division	SG-70		46969,3
2. Division	FSN Skrydstrup Svæveflyveklub		28412,2
3. Division	Fyns Svæveflyveklub		25782,2

Danske rekorder i 2012

Dato	Pilot(er)	Flytype	Klasse	Type	Kategorier & præstationer
01.01.12	Ib Wienberg og Ole Arndt	Janus CT	20m 2-sædet	National	Fri Distance trekant 755,6km Målflyvning trekant 750,7km Målflyvning over 3 vp. 750,7 km Hastighed v. 500km trekant 117,4 km/t Hastighed v. 750km trekant 117,4 km/t
01.01.12	Birgitte Ørskov	LS10/15m	Åben	National Kvinde	Fri Distance trekant 597,2km Målflyvning Lige linje 212,1km Målflyvning trekant 587,9km Målflyvning over 3 vp. 587,9km
01.01.12	Birgitte Ørskov	LS10/15m	15m	National Kvinde	Fri Distance trekant 597,2km Målflyvning Ud og Hjem 605,8km Målflyvning trekant 587,9km Målflyvning over 3 vp. 587,9km
02.01.12	Ib Wienberg og Ole Arndt	Janus CT	20m 2-sædet	National	Hastighed 100km trekant 134,2km/t Hastighed 300km trekant 134,2km/t
03.01.12	Anders Møller Andersen	JS-1/18m	Åben	National	Hastighed 300km trekant 151,6km/t
15.01.12	Birgitte Ørskov	LS10/15m	Åben + 15m	National Kvinde	Fri Distance over 3 vp. 620,3km
21.01.12	Birgitte Ørskov	LS10/15m	Åben + 15m	National Kvinde	Hastighed 300km Ud og Hjem 117,6km/t

European Games i 2015

På en generalforsamling i Rom for de Europæiske Olympiske Komitéer (EOC) blev det besluttet at igangsætte European Games i juni 2015 i Baku/Azerbajjan.

20-02-2013

Der vil første gang være deltagelse af 13-17 olympiske idrætter (boksning, fægtning, håndbold, judo, rugby (7), bordtennis, taekwondo, triatlon, volley, badminton, kano&kajak, skydning og bueskydning samt eventuelt svømning, gymnastik, atletik og/eller brydning).

Hertil kommer sandsynligvis 2 ikke-olympiske idrætter (sportsdans og karate).

Økonomisk er European Games i 2015 sikret via et meget stort økonomisk bidrag fra Baku (oliepenge) og alle omkostninger for de 49 europæiske komitéer (rejse, ophold, forberedelser mv.) bliver dækket af arrangørerne.

Legene ligger for øjeblikket lang fra det vi kan nå, men vi skal til stadighed holde øjne og ører åbne for nye tiltag.

Match Fixing

Vi ved ikke med sikkerhed, hvor omfattende det er, og om det overhovedet indgår i vores sport. Men vi ved, at der er et problem. Og at det er et problem som kan vokse.

Match fixing og ulovlig spilletvirkning er et voksende problem for idrætten over hele verden, og selvom vi endnu ikke har set de store problemer i dansk idræt, skal vi kun lige uden for landets grænser for at finde nogle meget alvorlige sager om aftalt spil m.v.

Den type sager er en trussel for hele idrætten på mange måder. Befolkningens interesse for at dyrke idræt og ikke mindst følge med i eliteidrætten bygger i høj grad på en fascination af det uforudsigelige ved konkurrencens udfald. Bliver denne fascination – afløst af en skepsis overfor resultaternes redelighed, og utvivlsomt efterfølgende på befolkningens idrætsdeltagelse, og herunder hele vores rekruteringsgrundlag

Sidst kendte forsøg på at ændre på et resultat var ved VM i Sverige i 1996, **og vi skal gøre alt for at holde dette ude af vores sport.**

ORGANISATION

AFSLUTNING

Vi skal i 2013 bruge en del tid på at få unionen kørt ind i stabile og fremtidssikrede rammer.

I den forbindelse kan vi trække på en af de egenskaber, der er med til at gøre os til Verdens lykkeligste folk, jf. OECD's lykkeindeks, nemlig at vi er gode til at skabe social balance.

I 2013 skal vi ikke lade os styre af status quo, men vil være i stand til at finde nye og innovative metoder til at vi igen bliver flere i DSvU.

Vi skal fortsat arbejde med:

- 1) Balancen mellem indtægter og udgifter.
- 2) Balancen mellem resurser og opgaver.
- 3) Balancen mellem faglig og social ansvarlighed

HB ønsker at udtrykke sin tak til alle, der har arbejdet for positive løsninger i det forløbne år. Det har været et år, hvor der i særlig grad har været brug for at trække på klubbernes opbakning, hvilket vi også føler vi har fået.

Også tak til vore sponsorer og frivillige, som er med til, dels at gøre konkurrencer og hele driften af unionen muligt og attraktive, samt dels at give Svæveflyvecenter Arnborg et udseende, der gør at besøgende gæster kan opleve det som et professionelt center.

20-02-2013

Også en tak til personalet, der på trods af de mange opgaver alligevel har formået at prioritere opgaverne og holde kontoret og centeret kørende.

Med ønsket om en fortsat god og sikker flyvesæson, overgives denne beretning herved til repræsentantskabet.

Desuden vil vi gerne sige tak til det gode og positive samarbejde der i den forløbne periode har været med alle vores søsterorganisationer inden for flyvesporten, både nationalt og internationalt.