

ÅRSBERETNING 2019

for

Forsikringsklubben for Svævefly

Bestyrelsen bestod i 2019 af:	Formand	Lars Sverre Rasmussen
	Bestyrelsesmedlem	Torben Lund Simonsen
	Bestyrelsesmedlem	Søren Larsen
	Suppleant	Christian Skov

Der er sket flere ændringer i 2019, både mht bestyrelsen for Forsikringsklubben, administrator i Forsikringsklubben samt i forsikringsudbyderne vi anvender. Desuden er der en ny type forsikring, som direkte skyldes de nye EASA-regler for flyvning, hvor der er mulighed for at to piloter udfører forskellige opgaver under flyvningen.

Vi kunne i 2019 fejre 10-års fødselsdag som selvadministrerende på fly-kasko forsikringerne. Desuden udbyder vi nu også kasko-forsikring af trailere/transportvogne samt forskellige ansvarsforsikringer. Det er nu 46 år vi har haft egne kasko-forsikringer for danske svæveflyvere. De første mange år via GF-Forsikring, men har altså nu i 10 år stået på egne ben, hvor vi køber en fælles forsikring og dermed sparer det store administrationsbidrag (>20%), som vi betalte til GF. Dette har betydet flere sænkninger af præmierne på flyforsikringerne. Vi har således nu markedets bedste kasko- og ansvars-forsikringer.

For at sikre, at vi har de bedste forsikringer, sonderes markedet hvert år, hvor der indhentes priser fra forskellige selskaber. På fly-kasko-delen er der ikke mange udbydere. Feltet er reduceret, så der for nye forsikringer basalt set kun er HDI (tidligere Inter-Hannover). Et andet selskab har kun få gamle policer tilbage og indtegner ikke nye forsikringer. Forsikringsklubben har faktisk fået nogle kunder fra det andet selskab. Sikker for vores priser og betingelser er så gunstige.

Bestyrelsen:

Ny i bestyrelsen er Søren Larsen, som til daglig flyver i Nordsjællands Flyveklub og tillige er materielkontrollant, og desuden har stor erfaring med administration og ledelse. Som et led i et generationsskifte, valgte Torben at træde et skridt tilbage, så han nu er menigt medlem af bestyrelsen, og Lars overtog formandsposten. Det er en meget stor fordel, at der er en forsikringskyndig person i bestyrelsen, og det kan Torben fortsat bidrage med. Bestyrelsen er meget opmærksom på, at Torben kan have en dobbeltrolle, idet han jo driver sit eget forsikringsmægler-firma og også er mægler på de forsikringer vi har i de forskellige selskaber. Men bestyrelsen er overbevist om, at Torben varetager Forsikringsklubbens interesse fremfor egne interesser, og det er i stor udstrækning hans fortjeneste, at vi har de gode forsikringer vi har på fly-kasko, fly-ansvar, passager-ansvar, transportvogne samt motor-køretøjs-ansvar.

Ny daglig leder:

I 2018 meddelte Ove Hillersborg, at han ønskede at blive afløst på posten som administrator i Forsikringsklubben. Ove har i mere end 17 år været den daglige kontakt, og har udført et kæmpe arbejde med at holde styr på både policer, opkrævninger, tilbud på reparationer, afregninger m.m. Dette store arbejde vil bestyrelsen gerne takke Ove for. Ove blev kastet lidt hovedkuls ind i jobbet da Ole Didriksen blev syg og måtte afløses. Oplæringstiden blev desværre kort, men Ove har løftet den store op-

gave på fornemste vis, og har været med til at gøre Forsikringsklubben til det den er idag, nemlig en professionel udbyder af forsikringer til danske svæveflyvere.

Der var 6 ansøgere til stillingen som ny administrator og efter en udvælgelsesproces, blev feltet reduceret til 2 kandidater, som der blev afholdt samtaler med. Bestyrelsen var meget opmærksomme på, at da Anette er gift med Torben kunne der måske være en konflikt, men efter mange overvejelser, endte det med, at Anette Larsen blev ansat som ny administrator. Anettes ansættelse blev allerede nævnt på Repræsentantskabsmødet i 2019.

Anette har haft et længere parløb med Ove for at blive lært op i hvordan tingene skal gøres. Anette var allerede inde i brugen af det EDB-system, som bruges til hele administrationen, så der er sparet en masse tid med det.

Det meste af overlevering er foregået pr. mail og telefon, og ved årsskiftet står kun tilbage at få afviklet de sidste skadessager fra 2019, som Ove endnu har fat i.

EDB systemet, som bruges til at registrere fly, trailere og medlemmer samt til udskrivning af policer har vist sig at arbejde med en beregningsmodel for kaskopræmier, som ikke er blevet omtalt i overleveringen. Der kommer derfor til at foregå en efterberegning af kaskopræmier opkrævet i det første halvår af 2020. Der er for de dyre fly, især over 1 million i kaskosum opkrævet lidt for meget i præmie. Den for meget betalte præmie vil blive reguleret i præmien for andet halvår.

Forsikringer:

Fly-kasko:

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

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

Forsikringsklubben har ingen indflydelse herpå, vi skal blot administrere det.

Ved udgangen af 2019 var der 27 fly registreret i Tyskland, hvoraf 3 er klubfly og 2 stk tilhører DaSK (de to DaSK-fly er på vej på dansk register).

Typen af havarier har kun ændret sig en smule. Tidligere år har der været havarier med turbo-fly, hvor motoren har været forsøgt udfældet, men ikke startede og derved måtte piloterne lave forcerede udelandinger. I 2019 har vi været forskånet for denne type, men der har været to alvorlige havarier med selvstartende svævefly samt desværre et fatalt havari efter en afbrudt spilstart. Desuden et havari, hvor piloten under landing ikke er opmærksom på, at luftbremserne er ude og derfor ikke når ind til flyvepladsen. Disse 4 havarier har været meget dyre for både forsikringsklubben og HDI. Den økonomiske side af skadesforløbet er beskrevet senere i beretningen.

I efteråret henvendte HDI sig til Forsikringsklubben og varslede en præmiestigning for 2020, men det blev "forhandlet" til først at ville gælde for 2021, idet HDI var så sent ude, at vi var begyndt at udsende opkrævninger. HDI har bemærket, at deres skadesudgift i 2019 er langt større end deres præmieindtægt, hvilket de fleste nok vil anerkende er en dårlig forretning. De to havarier med privat-ejede selvstartende fly, har kostet HDI ca. kr. 760K, og to havarier med klubejede fly har kostet HDI i omegnen af kr. 338K, ialt kr. 1.098K. Vi betalte i 2019 HD kr. 719K for kasko-forsikringen. Vi er naturlig-

vis klar over, at HDI får dækket en del af skaderne via deres genforsikring på forsikringsmarkedet, men de har altså bemærket, at det er en dårlig forretning for dem.

Vi vil naturligvis forsøge at overbevise dem om, at vi ikke skal have en stigning i 2021, men det kræver, at 2020 bliver et meget billigere år på udgiftssiden for dem. Og det er jo også i vores interesse. Kasko-præmiesatserne er derfor de samme i 2020 som de var i 2019.

Pr. 1. januar 2019 er selvriskobeløbene blevet ændret fra kr. 5.000,- / kr. 10.000,- / kr. 25.000,- til kr. 7.500,- / kr. 12.500,- / kr. 25.000,-. Præmierne ændres ikke trods disse ændringer.

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

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

:-

Vi skal henstille til, at man overholder bestemmelsen i § 9 om, at en skade skal anmeldes senest 14 dage efter skadens opståen, også selv om man i første omgang regner med selv at kunne udbedre skaden, eller først udbedreren skaden senere.

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

Forsikringsklubbens skadesbehandling er uden tvivl markedets smidigste og bedst dækkende.

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

Bemærk, at ifølge reglerne for skoleflyvning, som findes i relevante BL'er, kan skoleflyvning ikke lovligt finde sted i udlandet uden en dispensation herfra.

Uden denne dispensation er Forsikringsklubben og HDI berettiget til at afvise skaden.

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

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

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

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

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

Flyvning uden for Europa:

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

Desuden er det blevet mere populært at udstationere fly i en kortere eller længere periode udenfor Europa, hvor forskellige har mulighed for at "leje" sig ind på flyet. Eller hvor et fly udlånes til f.eks. konkurrencer i eller udenfor Europa. Forsikringsklubben henviser til forsikringsbetingelsernes § 12, hvor der står:

Flyvning med udenlandske statsborgere som fartøjschef:

Flyvning med udenlandske statsborgere som fartøjschef kan tillades af danske instruktører. Betingelserne herfor er:

1. At samme regler og vurderinger, som ligger til grund for danske piloters brug af det pågældende fly, er brugt.
2. Fartøjschefen opfylder gældende myndighedskrav.
3. Fartøjschefen er medlem i eget lands svæveflyveklub og landsorganisation, medlem af DSvU gennem dansk klub eller godkendt af DSvU.
4. Fartøjschefen har gyldigt ICAO-certifikat.

Flyvning med udenlandske statsborgere som fartøjschef uden for danske svæveflyveklubbers regi, kan normalt ikke tillades med forsikringsdækning.

Flyforsikringen gælder som standard kun i Europa, men kan mod et præmietillæg udvides til andre geografiske områder, hvilket skal aftales fra gang til gang med Forsikringsklubben.

Præmietillægget beregnes fra 1. januar 2020 som en samlet tillægspræmie for ansvars- og kaskoforsikringen.

Hvis man undlader denne udvidelse, er der ingen forsikringsdækning, samt at besøgslandet vil forbyde flyvningen eller forlange, at man tegner en forsikring lokalt.

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

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

Næsten overalt i Europa dækker det trækkende motorkøretøjs motoransvarsforsikring skader som transportvognen forvolder. Denne regel findes ikke i alle lande, men f.eks. i de oversøiske lande skal der tegnes en særskilt ansvarsforsikring til transportvognen.

Forsikring af ultralette fly:

Forsikringsklubben er blevet spurgt om vi kan forsikre ultralette fly i vores ordning. Bestyrelsen mener ikke det vil være økonomisk forsvarligt at indlemme ultralette fly i ordningen. Dels er der mange uheld med UL fly, dels er skaderne ofte meget dyre at reparere, da flyene for det meste må sendes til deres respektive fabrikker for at blive repareret. Antallet af UL fly er ikke tilstrækkeligt til at en fælles ordning, kun for UL fly, vil være rentabel.

Bestyrelsen har forespurgt HDI om muligheden for at forsikre UL fly i en eller anden form for fælles ordning, men vi har fået et klart afslag. I 2019 har vi haft en UL-registreret Taurus forsikret, men har måttet opsigte den igen pr. 31.12. efter ønske fra HDI.

Genforsikringen baserer sig på svævefly med de regler og begrænsninger der er for fly i DSvU regi i Danmark.

Fly-ansvar:

Sammen med kasko-forsikringen, tilbydes desuden den lovpligtige fly-ansvarsforsikring, og for tosædede fly tillige passager-ansvarsforsikring (dækker med en sum på SDR 250.000 - ca. DKK 2.312.500)., som dækker den erstatning, som en passager vil kunne gøre gældende overfor fartøjschefen. Forsikringsklubben er opmærksom på EU-forordning 785/2004, som oplyser, at der ikke kræves passager-ansvarsforsikring til tosædet fly med en MTOM på under 500 kg, men bestyrelsen for

Forsikringsklubben var valgt at gøre det obligatorisk med passager-ansvarsforsikring for alle tosædede fly vi forsikrer selvom der ikke er lovkrav om det.

Prisen for ansvarsforsikringen er i 2020 for ensædet fly kr. 950 og for tosædet fly kr. 1900.

Ulykkesforsikring på crew / besætningsmedlemmer:

Der er fremkommet en ny EASA regel, som omhandler crew = besætning. Det vil sige en pilot, som deltager i flyvningen, f.eks. betjener instrumenter, navigerer, betjener radio o.lign. sammen med far-tøjschefen/anden pilot.

Den lovpligtige passageransvarsforsikring dækker kun passageren, såfremt "passageren" ikke deltager i flyvningen som nævnt ovenfor.

Uddannelsesflyvning med elever er undtaget. Her er eleven passager, men under PFT og anden vedligeholdelsesflyvning med instruktører er konklusionen, at piloten ikke er omfattet af passageransvarsforsikringen.

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

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

Dødsfald DKK 45.000.

Invaliditet 100 % DKK 450.000.

Helårlig præmie 2020 er kr. 1.200 pr. fly.

Ulykkesforsikringen, som er et tilbud, er et supplement til flyets lovpligtige ansvarsforsikring, så et tosædet fly vil koste kr. 3100 for den kendte ansvars- og passageransvarsforsikring samt den nye ulykkesforsikring (2020 priser), hvis man ønsker at tegne denne udvidelse.

Motor-ansvar:

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

Motor-ansvarsforsikringerne er til køretøjer med over 20 HK, f.eks til wirehenter, flyhenter, spil m.m. Vores tidligere forsikrings-leverandør på dette område, var Concordia, men pga. mangler i reassicurancen vedr. flyvepladsen har Concordia været nødsaget til at opsige forsikringen.

Efter en del forhandlinger, især om betingelserne, er vi nu forsikret i Tryg Forsikring, hvilket bl.a. har betydet en lavere præmie (reduceret fra kr. 880 i 2019 til kr. 640 i 2020). Men desværre har det ikke været muligt at få forhandlet bedre betingelser for hvem som må føre køretøjerne. Vi har kun kunnet opnå følgende lidt lempeligere betingelser:

Golfvogne:

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

Traktorer:

Kan køres af personer med gyldigt traktorkørekort eller B kørekort.

Biler:

Kan køres af personer med gyldigt B-kørekort. **NB: 17-årige med B-kørekort skal have ledsager med.**

Spil på lastbilchassis, busser og andre køretøjer over 3.500 kg:

Kan køres af personer med gyldigt B-kørekort. NB: 17-årige med B-kørekort skal have ledsager med.

Som nævnt er vi opmærksomme på, at de nævnte regler for føring af Golfvogne ikke er helt optimale for hvad klubbernes behov er, men det er hvad vi indtil videre har kunnet opnå, men vil naturligvis forsøge at få det ændret. Et besøg på en flyveplads af repræsentanter for forsikringen kan forhåbentlig overbevise dem om rimeligheden af lempeligere regler. Vi skal naturligvis opfordre klubberne til, at der som altid foretages en grundig uddannelse i brugen af køretøjerne samt hvordan man færdes på flyvepladsen.

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

Ovenstående betingelser er naturligvis kun gældende på flyvepladsens område.

Transportvogns-kasko:

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

Da denne forsikring er et tilvalg til fly-kaskoforsikringen, tegner vi ikke transportvognsforsikringer alene, dog kan denne forsikring tegnes for en begrænset periode efter aftale.

F.eks. når en transportvogn er indkøbt nogle måneder før levering af flyet finder sted.

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

Forsikringselskabet Concordia registrerer trailere på baggrund i disse oplysninger.

Her skal specielt henledes opmærksomhed på at transportvognen skal være forsynet med en trailerlås ved tyveri af hele vognen, ellers er det dobbelt selvrisiko!

Der er 6 prisgrupper / summer gældende i 2020:

Transportvogn op til kr. 30.000	Årlig præmie kr.	773
Transportvogn op til kr. 70.000	Årlig præmie kr.	899
Transportvogn op til kr. 110.000	Årlig præmie kr.	1.025
Transportvogn op til kr. 130.000	Årlig præmie kr.	1.155
Transportvogn op til kr. 150.000	Årlig præmie kr.	1.322
Transportvogn op til kr. 170.000	Årlig præmie kr.	1.453
Transportvogn op til kr. 190.000	Årlig præmie kr.	1.655

Selvrisiko kr. 4.196,- af enhver skade, dog dobbelt = kr. 8.392 (2019-niveau) hvis transportvognen ved tyveri ikke i henhold til forsikringsbetingelserne var forsynet med en trailerlås på skadetidspunktet, eller var opbevaret i en aflåst bygning.

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

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

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

Tjek selv de aktuelle regler for området.

I Danmark er transportvognen ansvarsforsikret via det trækkende køretøjs ansvarsforsikring. Dette forhold gælder ikke i alle lande, hvorfor man i egen interesse bør undersøge dette hvis man f.eks. lejer eller låner en bil.

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

Havarier og skader i 2019:

Eftersyn af fly efter hårde landinger:

Det sker stort set hvert år, at vi får anmeldelser om skader sidst på året, hvor flyene er kommet på værkstedet for den årlige vedligeholdelse, og hvor der afsløres skader i strukturen som følge af f.eks hårde landinger. Hvis der sker en skade, skal den anmeldes til Forsikringsklubben inden for 14 dage efter skadens opståen. Det har været sådan i mange år, men alligevel kommer det som en overraskelse et par gange om året.

Selvom klubberne hævder, at flyene blev undersøgt efter hændelserne, har man øjensynligt ikke været grundige nok med eftersynene, når skaderne ikke er blevet fundet. Måske fordi vinger m.m. ikke er afmonteret for at give bedre mulighed for at inspicere flyet. Og potentielt kan piloter have fløjet i fly, som ikke var luftdygtige, hvilket er meget uheldigt. Dette emne er viderebragt til Materiel-udvalget, som har taget det op på Materiel-kontrollant-seminaret i januar 2020.

Hvis der sker en skade, hvor man er usikker på om den er dyrere end selvriskoen, anbefaler vi, at den anmeldes til Forsikringsklubben, så den er inde i systemet. Det sker af og til, at det første skøn ikke holdt, og hvor det så bliver en forsikringskasse. 14-dages fristen gælder også i dette tilfælde. Det samme hvis flyet f.eks køres til Dan-Glide for en vurdering. Anmeld det til Forsikringsklubben med det samme.

Der er lavet en overenskomst med DSvU om, at Forsikringsklubben ikke behandler en skade hvis den ikke også er anmeldt til DSvU som et havari, hændelse eller tildragelse. DSvU's Sikkerhedsudvalg ønsker at få kendskab til alle de forhold som leder til eller kunne lede til skader. Hermed en opfordring til, at få anmeldt det til DSvU samtidigt med anmeldelsen til Forsikringsklubben laves.

Der betales ikke regninger til reparatører før der er udfyldt og godkendt en skadesanmeldelse, og reparatøren har fået udtrykkelig besked om at skaden dækkes af Forsikringsklubben.

Fordeling af skaderne:

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

”Skader opstået på jorden” er håndteringsskader. Alene denne type skader er ofte meget dyre, da det tit er hoodskader. I 2019 var der en skade på en hood, som alene kostede kr. 117K i reparation. Udskiftning af en hood koster generelt i området kr. 60K-150K. pr. stk. I år var der en skade, hvor transportvognen blev lukket, og hvor luftbremserne stod åbne og således kom i klemme.

Bemærk: Ud af de 17 skader skyldes de 5 skader andre begivenheder end flyvning !!!

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

Nøgletal for kasko-forsikrede fly og transportvogne:

Pr. dato	Totalt antal forsikrede fly		Private fly		Klubfly		Transportvogne	
	Antal	Værdi	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Værdi
31.12.2011	319	108.144.900	162	50.8%	157	49.2%	183	9.381.300
31.12.2012	313	108.093.400	159	50.8%	154	49.2%	180	9.556.400
31.12.2013	313	114.987.900	157	50.2%	156	49.8%	186	10.085.300
31.12.2014	309	122.745.400	155	50.2%	154	49.8%	193	11.149.220
31.12.2015	301	123.817.200	153	50.8%	148	49.2%	195	11.634.700
31.12.2016	300	128.094.300	152	50.7%	148	49.3%	198	12.153.200
31.12.2017	283	124.476.300	142	50.2%	141	49.8%	201	12.471.700
31.12.2018	280	122.645.600	133	47.5%	147	52.5%	200	12.410.300
31.12.2019	282	130.479.600	136	48.2%	146	51.8%	200	12.694.300

Værdien af flyene:

Private fly	kr. 69.366.100	52%	Gennemsnit pr. fly kr. 510.045
Klubfly	kr. 61.113.500	47%	Gennemsnit pr. fly kr. 418.586
Totalt	kr. 130.479.600	100%	Gennemsnit pr. fly kr. 462.694

Af- og tilgang i 2019:

	Afgang:	Tilgang:
Private	18 stk	21 stk
Klub	3 stk	3 stk
Ialt	21 stk	23 stk

Netto tilgang: 2 stk

Der har været en lille fremgang i antallet af forsikrede fly. Vi forsikrer 282 svævefly med en samlet værdi på over kr. 130 millioner, hertil kommer værdien af 200 trailere til over kr. 12 millioner.

Der var ved udgangen af 2019 ialt tegnet 300 ansvars-policer i Forsikringsklubben, heraf er 156 på klubfly og 144 på privatejede fly.

Desuden havde DaSK ved udgangen af 2019 32 fly, hvoraf de 19 var flyvende og betalte præmie i 2019. (de betaler halv præmie, 475 kr. efter aftale med HDI, og betaler kun for de flyvende fly, selvom der udstedes certifikat til alle, af hensyn til kontinuiteten hos Trafikstyrelsen).

Vi har pr. 1/1-2020 109 stk motorkøretøjer ansvarsforsikret i Forsikringsklubben, hvilket er en fremgang på 2 stk. sammenlignet med tidligere år.

Skadefordeling mellem privat- og klubfly:

ÅR	PRIVAT			KLUB			I ALT	
	Antal skader	Skadeudgift		Antal skader	Skadeudgift		Antal skader	Skadeudgift
		Kr	Andel		Kr	Andel		Kr
1992-2010	106	6,078,872	30.1%	252	14,089,542	69.9%	358	20,168,414
2011	11	669,733	51.8%	8	623,293	48.2%	19	1,293,026
2012	8	593,533	51.0%	7	569,526	49.0%	15	1,163,059
2013	4	710,010	83.8%	5	137,345	16.2%	9	847,355
2014	7	318,938	31.0%	9	709,250	69.0%	16	1,028,188
2015	10	619,907	42.6%	14	834,249	57.4%	24	1,454,156
2016	4	178,179	12.1%	11	1,296,090	87.9%	15	1,474,269
2017	9	701,732	41.2%	17	1,001,515	58.8%	26	1,703,247
2018	6	126,339	20.3%	11	494,718	79.7%	17	621,057
2019	7	714,108	67.3%	10	346,272	32.7%	17	1,060,380
1992-2019	172	10,711,351	34.8%	344	20,101,800	65.2%	516	30,813,151
Gennemsnit pr. år	6.1	382,548		12.3	717,921		18.4	1,100,470
Gennemsnit pr. skade		62,275			58,435			59,715

Gennemsnitlig udgift pr. skade:

År	Privat	Klub	Totalt
1992-2010	57,348	55,911	56,336
2011	60,885	77,912	68,054
2012	74,192	81,361	77,537
2013	177,503	27,469	94,151
2014	45,563	78,806	64,262
2015	61,991	59,589	60,590
2016	44,545	117,826	98,285
2017	77,970	58,913	65,510
2018	21,057	44,974	36,533
2019	102,015	34,627	62,375
1992-2019	62,275	58,435	59,715

Økonomistyring:

Bestyrelsen er meget opmærksom på omkostningerne og risici ved at have større beløb på en bankkonto. Derfor bruger Forsikringsklubben mange banker, så der til enhver tid ikke står større beløb end de er dækket af indlånsгарантиen. Ligeledes forsøger vi at undgå negative renter, men det er på længere sigt ikke muligt.

Forsikringsklubbens eksterne revisor har rådet os til, at vi også foretager intern revision, som løbende holder øje med transaktionerne. Dette synes bestyrelsen er en god idé, og vi vil sætte de nødvendige tiltag i værk, så der findes en intern revisor.

Økonomien er god, og budgettet for 2019 er i det store hele blevet overholdt. Dog har der være ekstra lønninger, idet Ove var ansat hele 2019, ikke kun til og med august, som oprindeligt planlagt.

Indtægterne på kasko-præmien har været større end budgetteret hvilket skyldes et par fly mere samt flere dyrere fly i flåden.

Der er i regnskabet hensat kr. 645K til dækning af de skader fra 2019, som endnu ikke er færdig-reparerede. Beløbet er et skøn baseret på de tilbud vi har på skaderne.

Bestyrelsen har valgt at tilbagebetale kr. 520K, som modregnes på opkrævningerne for anden halvdel af 2019.

Tilbagebetalingsprocenten for 2019 er beregnet til 20 % af flykaskopræmierne.

Bestyrelsen er overordnet tilfredse med årets resultat, omend vi naturligvis helst havde undgået de mange havarier, og naturligvis er meget kede af det fatale havari.

Forsikringsbetingelserne trænger til en opdatering, da der sker flere ændringer pr. 8/4-2020, hvor DSvU's DTO træder i funktion, og vi overgår til SPL i stedet for S-certifikat. Den proces arbejder vi videre med i foråret.

På bestyrelsens vegne

Lars S. Rasmussen