

ÅRSBERETNING for 2022

for

Forsikringsklubben for Svævefly

Indhold:

Forsikringsklubbens virke.....	side 1
Nye EU-direktiver.....	side 2
Professionel / kommerciel flyvning.....	side 2
Marklandinger og skade på afgrøder.....	side 2
FlySik arbejde.....	side 2
Usædvanlige sager.....	side 3
Forsikringer som Forsikringsklubben samarbejder med forsikringsmægleren om.....	side 3
EASA regler – nye udfordringer.....	side 3
Nye typer af fly – nye problemstillinger.....	side 4
Proceduren for at klage over en afgørelse truffet af Forsikringsklubben.....	side 4
Kaskoforsikringen.....	side 4
Kaskoforsikringsbetingelser.....	side 5
Flyvning uden for Danmark og uden for Europa.....	side 5
Udlån til udenlandske statsborgere, ikke DSvU medlemmer.....	side 6
Skadesbehandling.....	Side 6
Præmierne.....	side 6
Fly-ansvar.....	side 7
Ulykkesforsikring på crew / besætningsmedlemmer.....	side 7
Motoransvar.....	side 7
Transportvognskasko.....	side 8
Havarier og skader på fly i 2022.....	side 9
Tabeller:	
- Fordeling af skaderne, skadetyper.....	side 9
- Nøgletal.....	side 10
- Værdien af flyene.....	side 11
- Til- og afgang.....	side 11
- Skadefordeling mellem private fly og klubfly.....	side 11
- Udgift til skader vs. indbetalt præmie.....	side 12
- Gennemsnitlig udgift pr. skade.....	side 12
- HDI's betaling.....	side 13
Afsluttende bemærkninger.....	side 13
Tilbagebetalingsprocenten for 2022.....	side 13

Bestyrelsen bestod i 2022 af:	Formand Bestyrelsesmedlem Bestyrelsesmedlem Suppleant	Lars Sverre Rasmussen Torben Lund Simonsen Søren Larsen Christian Skov
	Forretningsfører:	Anette Larsen

Forsikringsklubbens virke:

I 2023 er det 50 år siden at Ole Didriksen tog initiativet til at danne et fællesskab med henblik på at hjælpe klubberne og privatejere med at forsikre svæveflyene. I den første tid var han alene om arbejdet. Det skulle vise sig at behovet for hjælp til forsikringer var stort, flere personer blev inddraget i arbejdet og der blev formelt dannet en forening, som skulle håndtere forsikring af svævefly som blev forsikret via en kollektiv aftale med et forsikringsselskab.

Vi har gennemset en del æsker med papirer fra "gamle dage", og i én af æskerne er fundet dokumenter, som viser, at der i 1973 allerede var 140 fly forsikret via ordningen. Der var dengang ca. 246 svævefly i Danmark. 10 år senere i 1983 var der i DK ca. 380 fly og 236 i ordningen.

Forsikringsklubben har således i 2023 50 års jubilæum. Et jubilæum kunne bruges til at tænke på de forudseende medlemmer, som fik taget skridtet til at organisere forsikringstagerne, så de fik forhandlet en god og billig kaskoforsikring på danske svævefly. Det er ét af de mange eksempler på hvad det danske foreningsliv også kan bruges til.

I de første mange år, var det kaskoforsikringen der var i fokus via GF-Forsikring, men de seneste år har vi fundet forsikringsselskaber som udbyder forsikringer på flyansvar, trailerkasko, motoransvar og sædeulykkesforsikringer, som har tilbudt vores medlemmer favorable præmier og betingelser. Selskaberne har efter GF været QBE, HDI (tidligere Inter-Hannover), Concordia og Tryg.

Nye EU-direktiver:

Nye tider kræver tilpasning til nye regler. EU-direktiv nr. 2002/92/EF, der omhandler forsikringsformidling og distribution, implementeres i alle selskaber, og HDI er ingen undtagelse.

Bestyrelsen forventer at Forsikringsklubbens police i forsikringsselskabet HDI bliver erstattet af en ny police i løbet af 2023.

Forretningsfører Anette Larsen vil herefter i samarbejde med forsikringsmægleren finde frem til nye procedurer for administrationen af de nødvendige forsikringsdokumenter. HDI vil i højere grad varetage skadesbehandlingen fremover.

Vi arbejder hårdt på at finde brugbare løsninger i samarbejde med Söderberg og Partners, så vi også fremover kan hjælpe danske svæveflyvere til gode og fælles forsikringer til fly og kørende materiel.

Professionel / kommerciel flyvning:

Kort inden sæsonstart i 2022 blev vi kontaktet med spørgsmålet om hvordan forsikringen dækker professionel flyvning, som man mente at udføre i forbindelse med turflyvning. Vi var forundrede over at introduktion til svæveflyvesporten blev annonceret på linje med elastikhop, bridgewalking og andre ufor-glemmelige oplevelser. Al markedsføring og billetsalg var overdraget til et eventfirma.

Den police, som vi hører under, gælder privat- og klubflyvning, herunder skole- og kunstflyvning, samt konkurrenceflyvning og udlejning. Forsikringsklubben kan hverken dispensere eller træffe andre aftaler på forsikringsselskabets vegne. Direkte adspurgt svarede HDI at den anvendte fremgangsmåde var uacceptabel.

Det er den enkelte klubs ansvar at forsvare sine dispositioner i forbindelse med at introduktions- og gæsteflyvning annonceres og afvikles.

Marklandinger og skade på afgrøder:

Mødet mellem svæveflyvere og landmænd når der skal landes i terrænet forløber som regel udramatisk. Men den situation, der for os som piloter er en bagatel, altså marklandingen som normal procedure, er måske i landmandens og andre menneskers øjne mere dramatisk. Tænk på at ikke alle er fortrolige med svæveflyvernes vaner og metoder. Vi skal opfordre til at man anerkender, at vi har forskellige baggrunde for at forstå svæveflyvningens vilkår og væsen, og at man giver sig tid til at tale med forbipasserende og landmænd om hvad der er foregået, så vi kan undgå unødige ængstelse og konflikt i forbindelse med udramatisk marklandinger. Tilbyd evt. et kontant beløb eller en lille gave som tak for lån af marken, det bliver som regel godt modtaget.

Det er ikke nok at aflevere "forsikringens" telefonnummer, og så håbe at der bliver ryddet op efter én. Hvis man ønsker at gøre brug af ansvarsforsikringen i forbindelse med evt. markskade, skal der ske en rigtig anmeldelse af skaden, både fra pilotens og fra landmandens side, før en egentlig skadesbehandling kan komme i gang.

Vi skal opfordre til at klubberne vejleder piloterne i, at man bør forholde sig forstående og imødekom-mende ved marklandinger, især hvis der er tale om skade på afgrøder og måske en utilfreds landmand. I DSvU's meddelelse nr. 16 fra 2022 findes et "Action Card", der kan bidrage til at historien om en mark-landing får de rette proportioner, ikke mindst i nyhedsmedierne.

FlySik arbejde:

HDI's tilbud om 15.000 kr. til flysik arbejde står stadig ved magt, men desværre har Sikkerhedsudvalget ikke kunnet præsentere den opdaterede video, som var kandidat til prisen i 2022. Da der ikke var andre projekter i støbeskeen, fik vi ingen penge til flysik formål i 2022.

Usædvanlige sager:

En skadesanmeldelse og reparation i 2019, som Forsikringsklubben nægtede at anerkende, er blevet behandlet og diskuteret siden, uden at det er kommet til enighed mellem parterne. Flyejerne har i 2023 stævnet Forsikringsklubben i sagen, der nu er under behandling ved retten.

Der var i årets løb et par hændelser ved udelandinger under Junior DM, hvor der skete mindre markskader. Der blev af Forsikringsklubben truffet en aftale med ejeren af de to berørte marker, om at piloterne skulle overbringe ejeren en erkendtlighed som kompensation for skaderne. Men desværre indfandt de to ungersvende sig ikke som lovet, hvorefter markens ejer 2 måneder senere kontaktede Forsikringsklubben for at rykke for erstatning.

Der er en selvrisiko på kr. 1.000 pr. skade, så der er tale om skader langt under selvrisiko-beløbet og dermed er forsikringen egentlig ude af billedet.

En anmeldt skade på en Arcus M drejer sig om en propeldrivrem, som knækkede under flyvning for motor. Uheldet forårsagede skade på "tårnet" og motorklapperne, men heldigvis ikke i anden materiel- eller personskaade. Denne skade er blevet afvist med henvisning til betingelserne hvor skade, der alene opstår og er begrænset til flyets mekaniske dele, f.eks. motor, transmission m.v. ikke er dækket.

Forholdet er det samme for vores biler. Bilens kaskoforsikring dækker heller ikke, hvis motor eller gearkasse går i stykker.

Flyets ejer/ klubben har valgt at opsigte forsikringerne på sine 5 klubfly, ultimo 2022. 6 private flyejere er fulgt med.

Junior mesterskaberne i Litauen i 2021 har fået et efterspil i form af litauisk krav om erstatning af den Discus 2a, som gik tabt ved kollisionen med vores LS 8a, "SE".

HDI, som behandler henvendelsen fra den litauiske advokat, har afvist kravet med henvisning til konklusionen i den litauiske Safety Investigation Report. Sagen er ikke afsluttet endnu.

De fly, som Aviator fik stjålet i 2017, er nu i Danmark igen. Men da de er beskadigede og har været udenfor kontrol i en del år, forestår der et større arbejde med at vurdere hvilke fly, det er lønsomt at gøre luftdygtige. HDI kører sagen, idet flyene officielt er deres ejendom.

Forsikringsklubben har udredt selvrisiko i forbindelse med erstatning af flyene, vi mener derfor at have andel i provenuet ved eventuelt salg. Vi følger sagen.

Forsikringer som Forsikringsklubben samarbejder med forsikringsmægleren om:

- Kaskoforsikring på svævefly *
- Obligatorisk ansvarsforsikring på svævefly *
- Obligatorisk passageransvarsforsikring på 2-sædet svævefly *
- Sæde-ulykkesforsikring *
- Ansvarsforsikring til uindregistrerede motorkøretøjer (over 20 HP)
- Trailerforsikring

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

EASA-regler – nye udfordringer:

I 2020 gik danske svæveflyvere over til EASA's SPL-regler. Alle piloter skal naturligvis overholde reglerne, og vores forsikringssselskab HDI er meget opmærksomme på, at piloterne til enhver tid opfylder EASA's krav før de flyver solo. Vi vil opfordre klubberne til at sikre, at alle piloter har rettighed og tilladelse til det, de giver sig i kast med, så det ikke ender med en afvisning af erstatning, fordi piloten ikke opfyldte reglerne.

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

Nye typer af fly – nye problemstillinger:

Der er begyndt at komme el-drevne fly ind i landet, og mange flere kommer til i hastigt tempo. Teknologien gør det nu muligt at selvstarte med el-fly og stadig have strøm nok på batteriet til "hjemflyvning", ligesom et turbo-fly har benzin tilbage i tanken. Med den nye teknologi rejser sig nye forsikrings spørgsmål:

- Hvordan er batterier dækket ?
- Hvad hvis et batteri tabes når det flyttes til ladning ?
- Skal batterierne eller flyet opbevares specielt under opladning ?

Alle disse spørgsmål og flere til er vi i dialog med HDI om, så betingelserne kan opdateres til de nye flytyper. Men erfaringsniveauet er stadig lavt, så der går noget tid med at finde svarene. Som udgangspunkt skal håndtering og ladning af batterier foregå iht flyfabrikantens forskrifter.

Proceduren for at klage over en afgørelse truffet af Forsikringsklubben:

I starten af 2021 blev det klart at proceduren for at klage til Ankenævnet for Forsikring, som der henvises til i kaskoforsikringsbetingelserne, ikke fungerer. HDI's betingelser beskriver en procedure, som viser sig ikke at være korrekt. På repræsentantskabsmødet i 2022 blev nævnt, at vi ville arbejde på at danne et "klageudvalg" à la Ordens- og Amatørudvalget under DSvU. Arbejdet er udsat indtil behovet reelt kan vurderes i forhold til det kommende samarbejde mellem Forsikringsklubben, Söderberg & Partners og HDI.

Kasko-forsikringen:

Der har i 2022 været i alt 11 skader, og de har heldigvis været af mindre omfang, så udgiften kun har været 630 tkr., så det betyder en god tilbagebetaling – herom senere. Desuden kan vi glæde os over, at der ikke har været personskade, men kun lommesmærter.

På baggrund af det dårlige skadesforløb i 2021, blev præmierne for 2022 fra HDI's side hævet med 10%. Stigningen kunne holdes på omtrent det halve overfor flyejerne.

Henset til konjunkturerne med stor inflation m.m., har HDI for 2023 igen hævet kaskopræmierne med 10%, men bestyrelsen mener at foreningens økonomi er robust nok til at bibeholde samme præmieniveau som i 2022.

Vi mener fortsat, at vi har en meget konkurrencedygtig forsikring. Især klubfly vil formentlig se en stor stigning, hvis klubberne skal forsikre sig enkeltvis. Ofte tilbyder selskaberne kun de "dygtigste" piloter en lav præmie, mens klubberne og andre så må betale for andres rabat.

I 2022 har der været en nettotilgang på 3 fly, men som nævnt ovenfor, har en klub og nogle privatejere valgt at udmelde sig og dermed forsvinder 11 fly primo 2023. Senere i beretningen er vist til- og afgang af fly.

Velkommen til de nye fly-ejere hvad enten det er et helt nyt fly de har købt, eller et brugt.

Hvordan er vores kasko-dækning skruet sammen ?

Vores nuværende fly-kaskoforsikring er baseret på en fælles police tegnet i HDI, hvori alle kaskoforsikrede fly er registreret. Ved hver skade skal Forsikringsklubben selv dække op til 150 tkr., og HDI dækker hvad skaden måtte koste ud over dette beløb, herunder reparation, transport m.m.

Forsikringsklubben vil formentlig have en væsentlig lavere selvrisiko i en ny police, som forventes i løbet af 2023.

Hvis der sker en større hændelse, hvor flere fly skades samtidig, f.eks. ved brand, eller tyveri opgøres antallet af "skader" efter "juridiske ejere". En klub er en juridisk ejer, så hvis flere klubfly skades, betales kun én selvrisiko. Hvis der også er privatejede fly, betales der selvrisiko for hver juridisk ejer.

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

Ejerne af tysk indregistrerede fly skal betale "Insurance Premium Tax" (IPT) på 19 %, som opkræves af ansvars- og kaskopræmien. Tilsvarende afgift findes i en del andre lande, f.eks. i Holland.

Hvis et fly lånes eller lejes ud, vil vi opfordre ejeren til at lave nedskrevne klare aftaler om hvem der betaler for reparationer, selvrisiko, værdiforringelser m.m. Der har i et par sager hersket nogen usikkerhed mellem lejere og udlejere om de økonomiske udeståender. Forsikringen betaler i givet fald for udbedring af skaderne og opkræver selvrisiko hos flyets ejer, men deltager ikke i "slagsmålet" om fordelingen mellem lejer og ejer.

Kaskoforsikringsbetingelserne:

Forsikringsklubbens kaskoforsikringsbetingelser ligner HDI's, men er oversat til dansk og er på en del områder præciseret, f.eks. hvad angår flyets udstyr. Også andre praktiske forhold er nævnt, f.eks. skadesanmeldelse. På vores hjemmeside ligger den originale svenske og en engelsk version fra HDI.

Forsikringsbetingelserne er de fælles spilleregler vi administrerer efter, og bestyrelsen mener ikke de kan fraviges, for så bliver det et rent tag-selv-bord.

Bemærk venligst, at kaskoforsikringen kun dækker tyveri af løst- og fastmonteret udstyr, hvis bygningen / hangaren / transportvognen eller flyet var aflåst på skadetidspunktet.

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

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

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

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

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

Flyvning uden for Danmark og uden for Europa:

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

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

Ved flyvning uden for Europa skal tilladelse fra Forsikringsklubben indhentes, da der skal udstedes et nyt dækningsbrev til flyet.

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

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

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

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

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

Næsten overalt i Europa dækker det trækkende motorkøretøjs motoransvarsforsikring skader som transportvognen forvolder.

Denne regel findes ikke i alle lande, men f.eks. i de oversøiske lande skal der tegnes en særskilt ansvarsforsikring til transportvognen.

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

På forsikringsklubbens hjemmeside ligger der et brev til brug for udlån af svævefly til en udenlandsk pilot. Vi beder om at man udfylder, underskriver og mailer den til Forsikringsklubben. Den kan samtidig fungere som tjekliste over de ting man bør tage stilling til. Der skal laves tilføjelser i flyets dækningsbrev, så det kan tage nogle dage at få papirarbejdet på plads.

Skadesbehandling:

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

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

Hvis Forsikringsklubben skal dække skaden, skal der være en accept fra Forsikringsklubben inden reparationen går i gang. Reparationer, der bestilles og udføres uden forudgående aftale, skal ejeren selv betale.

Vi forventer at HDI i højere grad end hidtil kommer til at behandle skadessager fremover, men vi kender endnu ikke de nærmere planer for det.

Vi har aftalt med DSvU's Sikkerhedsudvalg at vi ikke behandler skader før vi har en bekræftelse på, at der enten er lavet en SMS-rapport til Sikkerhedsudvalget eller indsendt en kopi af havarirapporten til dem.

Præmierne:

Kasko:

Selvriskobeløbene på kaskoskader er uændret som følger:

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

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

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

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

Ved skader under landing uden udfældet understel, er selvriskobeløbet er pr. 1. januar 2019 minimum kr. 12.500,-.

Fly-ansvar:

Som det er med kaskoforsikringen, har vi også en aftale med HDI om den lovpligtige flyansvarsforsikring, og for tosædede fly tillige den lovpligtige passageransvarsforsikring (dækker med en sum på SDR 250.000 - ca. DKK 2.325.000), som dækker den erstatning, som en passager vil kunne gøre gældende overfor fartøjschefen.

Priserne for ansvars- og passageransvarsforsikring i 2023 er uændrede. Prisen for et ensædet fly er således stadig kr. 950 og for tosædet fly kr. 1.900.

Vi havde ved udgangen af 2022 ansvarsdækket 165 private og 156 klubfly, i alt 321 fly.

Hertil 38 DaSK fly, hvoraf 22 var aktive med ansvarsforsikring. DaSK betalte i 2022 halv præmie, 475 kr. efter aftale med HDI, og betaler kun for de flyvende fly, selvom der udstedes certifikat til alle, af hensyn til kontinuiteten hos Trafikstyrelsen.

Ulykkesforsikring på crew / besætningsmedlemmer:

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

Den lovpligtige passageransvarsforsikring dækker kun passageren, forudsat at "passageren" ikke deltager i flyvningen som nævnt ovenfor. Uddannelsesflyvning med elever er dog dækket af passageransvarsforsikringen.

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

Forsikringsklubben har gennem HDI siden 1. januar 2020 kunnet hjælpe med sæde-ulykkesforsikringer til 2 sædet fly, hvor begge ombordværende er dækket. Sæde-ulykkesforsikring har følgende dækningssummer:

	2021	2022	2023
Dødsfald	45.000 kr.	50.000 kr.	50.000 kr.
Invaliditet 100 %	450.000 kr.	500.000 kr.	500.000.kr.
Betaling pr. 2-sædet fly	900 kr.	980 kr.	980 kr.

Ved udgangen af 2022 er der tegnet sædeulykkesforsikring på 12 fly, alle er klubfly.

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

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

Motor-ansvar:

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

Forsikringsklubben har tegnet en fællespolice for motoransvar i Tryg Forsikring.

Vi har pr. 31/12-2022 118 stk. på listen over ansvarsforsikrede motorkøretøjer, hvilket er en fremgang på 7 stk. sammenlignet med udgangen af 2021.

I 2023 er prisen nedsat til kr. 622,60 pr. køretøj.

Bemærk venligst, at trækker et motorkøretøj f.eks. en trailer, og traileren rammer noget andet og beskadiger dette, så er der ingen dækning fra motoransvarsforsikringen. Den dækker kun skader som motorkøretøjet forvolder direkte.

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

Golfbiler:

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

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

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

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

Transportvogns-kasko:

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

Da denne forsikring er et tilvalg til flykaskoforsikringen, tegnes transportvognsforsikringer ikke 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 trailerne på baggrund af disse oplysninger. Policen i Concordia Forsikring tager udgangspunkt i hver enkelt transportvogns oplyste værdi, en såkaldt "sum forsikring". Det er vigtigt, at enhver flyejer holder sig à jour med sin vogns værdi og får givet Forsikringsklubben de korrekte oplysninger. Vognens værdi nedskrives ikke med tiden, som det eksempelvis sker med biler.

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

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

Der blev anmeldt én skade på en transportvogn i 2022. Vognen blev totalskadet da vogntoget blev påkørt bagfra af en personbil under kørsel på motorvejen i Tyskland. Concordia behandler skadesagen og har så vidt vi ved, gjort krav gældende overfor modparten.

Kaskopræmier på trailere:

Trailerens værdi [kr.]		Kaskopræmie		
Fra	Til	2021	2022	2023
0	- 30.000	789 kr.	828 kr.	828 kr.
30.001	- 70.000	918 kr.	964 kr.	964 kr.
70.001	- 110.000	1.046 kr.	1.098 kr.	1.098 kr.
110.001	- 130.000	1.179 kr.	1.238 kr.	1.238 kr.
130.001	- 150.000	1.345 kr.	1.414 kr.	1.414 kr.
150.001	- 170.000	1.480 kr.	1.556 kr.	1.556 kr.
170.001	- 190.000	1.660 kr.	1.730 kr.	1.730 kr.
190.001	- 210.000		1.870 kr.	1.870 kr.

Havarier og skader på fly i 2022:

Vi har modtaget i alt 15 anmeldelser af skader, hvoraf 8 af dem foreløbig har resulteret i reparationer med forsikringens medvirken.

Af de resterende 7 anmeldelser drejer de 2 sig om svigt af rør/stødstang, heldigvis små skader, der ikke forårsagede uheld. Materialesvigt er ikke omfattet af kaskodækning.

En anmeldt skade drejer sig om Arcus M, beskrevet på side 3, skaden er afvist.

En skade drejer sig om revnedannelse omkring bundkoblingen, som formodes at være opstået langsomt og efter mange spilstarter. Skaden er afvist med henvisning til at forsikringen ikke dækker slitage eller gradvis nedbrydende forandring.

En skade er sket under kørsel med flyet i trailer. Vogntoget blev, som tidligere nævnt påkørt bagfra af en personbil. Vi har anmeldt kravet til modpartens forsikringsselskab og afventer erstatning for skader på flyet. (Både bil, fly og trailer blev skadet, så 3 forskellige forsikringsselskaber er involveret i at skaffe erstatning for deres respektive udgifter). Udgiften til reparation er taget med i årets statistik over skader, men beløbet står som tilgodehavende i regnskabet.

De sidste 2 skader er under behandling. Ét totalskadet fly, der afventer salg og efterfølgende erstatning. Og et fly, der afventer en certificeret svejser.

Den økonomiske side af skaderne følger senere i beretningen.

Fordeling af skaderne:

Skadestyper	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Gns.
Landing på hjemmeflyveplads	3	2	7	6	2	5	1	2	3	3	3	3,4
Landing på fremmed flyveplads				1		1		1			1	0,4
Marklanding	4	3	3	2	4	6	1	1	2	1	2	2,6
Skoleflyvning, solo (landing)												0,0
Skoleflyvning m/instruktør (landing)		1			1		6		1			0,8
Skader opstået på jorden	7	2	3	7	5	5	1	2	2	1	3	3,5
Havari under flyvning			1	2	2			3	2	1		1,0
Indbrud/tyveri/hærværk/brand				1			1				1	0,3
Spilstarter			1	1	1			2	3	1		0,8
Flyslæb	1		1			2	1	2	1			0,7
Selvstart				1				2				0,3
Transportvogne				1				2		1		0,4
Vejtransport af fly	1			2					1	1	1	0,5
Manglende cockpittjek				1								0,1
Skadesudgift under selvriskoen							6		11	10		2,5
Tyveri m.v.						7						0,6

"Skader opstået på jorden" er håndteringsskader. I 2022 blev et haleplan knust ved mødet med en søjle i hangaren. Et sideror blev knust ved mødet med trækstangen under bugsering efter bilen. Anvendelsen af et "no friends kit" i blæsevejr forårsagede småskrammer på en vinge.

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

Nøgletal:

KASKO	Totalt antal forsikrede fly		Private fly		Klubfly		Transportvogne	
	Pr. dato	Antal	Værdi [kr]	Antal	Andel af fly	Antal	Andel af fly	Antal
31.12.1996	325	65.700.000	143	44,0%	182	56,0%		
31.12.1997	320	65.984.200	136	42,5%	184	57,5%		
31.12.1998	326	70.712.200	138	42,3%	188	57,7%		
31.12.1999	330	72.164.200	140	42,4%	190	57,6%		
31.12.2000	338	75.011.200	150	44,4%	188	55,6%		
31.12.2001	351	80.762.200	167	47,6%	184	52,4%		
31.12.2002	366	88.454.800	174	47,5%	192	52,5%	58	2.602.200
31.12.2003	369	93.867.500	182	49,3%	187	50,7%	101	4.559.500
31.12.2004	380	102.274.500	183	48,2%	197	51,8%	125	5.428.000
31.12.2005	392	108.688.500	193	49,2%	199	50,8%	158	8.085.500
31.12.2006	406	119.544.500	206	50,7%	200	49,3%	181	10.283.000
31.12.2007	412	125.043.500	209	50,7%	203	49,3%	192	10.975.000
31.12.2008	398	121.154.500	198	49,7%	200	50,3%	195	11.373.500
31.12.2009	338	110.773.700	165	48,8%	173	51,2%	178	9.020.400
31.12.2010	324	107.803.700	157	48,5%	167	51,5%	172	9.020.400
31.12.2011	319	108.144.900	162	50,8%	157	49,2%	183	9.381.300
31.12.2012	313	108.093.400	159	50,8%	154	49,2%	180	9.556.400
31.12.2013	313	114.987.900	157	50,2%	156	49,8%	186	10.085.300
31.12.2014	309	122.745.400	155	50,2%	154	49,8%	193	11.149.220
31.12.2015	301	123.817.200	153	50,8%	148	49,2%	195	11.634.700
31.12.2016	300	128.094.300	152	50,7%	148	49,3%	198	12.153.200
31.12.2017	283	124.476.300	142	50,2%	141	49,8%	201	12.471.700
31.12.2018	280	122.645.600	133	47,5%	147	52,5%	200	12.410.300
31.12.2019	282	130.479.600	136	48,2%	146	51,8%	200	12.694.300
31.12.2020	298	146.466.600	152	51,0%	146	49,0%	225	15.211.800
31.12.2021	302	147.910.600	157	52,0%	145	48,0%	230	15.825.300
31.12.2022	305	153.426.100	158	51,8%	147	48,2%	234	17.139.300
Gennemsnit pr. fly		503.036						

Værdien af flyene pr. 31.12.2022:

Pr. dato	Værdi af hhv. private og klubfly (kr)			
	Private fly		Klubfly	
31.12.2019	69.366.100	53,2%	61.113.500	46,8%
31.12.2020	84.135.600	57,4%	62.331.000	42,6%
31.12.2021	88.118.600	59,6%	59.792.000	40,4%
31.12.2022	89.593.600	58,4%	63.832.500	41,6%
Gns pr. fly	567.048		434.235	

Til- og afgang i 2022:	Tilgang:	Afgang:	Netto tilgang	Heraf ejerskiftet i DK og fortsat i kasko
Private	14	-13	1	8
Klub	4	-2	2	0
I alt	18	-15	3	

Skadefordeling mellem privat- og klubfly:

ÅR	PRIVAT			KLUB			I ALT	
	Antal skader	Skadeudgift		Antal skader	Skadeudgift		Antal skader	Skadeudgift
		Kr	Andel		Kr	Andel		
1992-2010	106	6.078.872	30,1%	252	14.089.542	69,9%	358	20.168.414
2011	11	669.733	51,8%	8	623.293	48,2%	19	1.293.026
2012	8	593.533	51,0%	7	569.526	49,0%	15	1.163.059
2013	4	710.010	83,8%	5	137.345	16,2%	9	847.355
2014	7	318.938	31,0%	9	709.250	69,0%	16	1.028.188
2015	10	619.907	42,6%	14	834.249	57,4%	24	1.454.156
2016	4	178.179	12,1%	11	1.296.090	87,9%	15	1.474.269
2017	9	701.732	41,2%	17	1.001.515	58,8%	26	1.703.247
2018	6	126.339	20,3%	11	494.718	79,7%	17	621.057
2019	7	714.108	67,3%	10	346.272	32,7%	17	1.060.380
2020	6	498.825	37,6%	9	826.614	62,4%	15	1.325.439
2021	1	22.500	2,9%	8	750.184	97,1%	9	772.684
2022	3	197.909	32,6%	8	408.454	67,4%	11	606.363
1992-2022	182	11.430.585	34,1%	369	22.087.052	65,9%	551	33.517.637
Gns. pr. år	6	368.729		12	712.486		18	1.081.214
Gns. / skade		62.805			59.857			60.831

Udgift til skader i forhold til indbetalt præmie:

År	Private svævefly			Klubsvævefly		
	Skades udgift	Præmie indtægt	Udgift / indtægt	Skades udgift	Præmie indtægt	Udgift / indtægt
2011	669.733	975.774	68,6%	623.293	1.266.841	49,2%
2012	593.533	971.446	61,1%	569.526	1.242.233	45,8%
2013	710.010	1.043.751	68,0%	137.345	1.316.151	10,4%
2014	318.938	1.084.096	29,4%	709.250	1.312.698	54,0%
2015	619.907	1.145.503	54,1%	834.249	1.326.255	62,9%
2016	178.179	1.203.881	14,8%	1.296.090	1.396.004	92,8%
2017	701.732	1.291.679	54,3%	1.001.515	1.394.786	71,8%
2018	126.339	1.164.112	10,9%	494.718	1.483.475	33,3%
2019	705.086	983.498	71,7%	380.806	1.610.978	23,6%
2020	498.825	1.176.764	42,4%	826.614	1.588.992	52,0%
2021	22.500	1.887.319	1,2%	750.184	2.383.209	31,5%
2022	197.909	1.349.449	14,7%	408.454	1.649.082	24,8%
2011-2022	5.342.691	14.277.272	37,42%	8.032.044	17.970.704	44,70%

Ovenstående tal er udgifterne, som Forsikringsklubben har haft, ikke de totale reparationsudgifter.

Det tilstræbes, at skadesudgiften står i samme forhold til præmien for henholdsvis private fly og for klubfly. Som det ses, er der i 2022 ca. 10% forskel i forholdet mellem udgift og præmie for private- og klub-fly. Det svinger generelt en del fra år til år. Gennemsnitligt er der ca. 8% forskel.

Gennemsnitlig udgift pr. skade:

Gennemsnitlig udgift pr. Skade [kr.]			
År	Privat	Klub	Totalt
1992-2010	57.348	55.911	56.336
2011	60.885	77.912	68.054
2012	74.192	81.361	77.537
2013	177.503	27.469	94.151
2014	45.563	78.806	64.262
2015	61.991	59.589	60.590
2016	44.545	117.826	98.285
2017	77.970	58.913	65.510
2018	21.057	44.974	36.533
2019	102.015	34.627	62.375
2020	83.138	91.846	88.363
2021	22.500	93.773	85.854
2022	65.970	51.057	55.124
1992-2022	62.805	59.857	60.831

Det skal bemærkes, at ovenstående tal ikke inkluderer den udgift, som forsikrings-selskabet har haft i forbindelse med skaderne, men kun de udgifter Forsikringsklubben har haft. I perioden 1992-2010 var den gennemsnitlige udgift pr. skade kr. 56.336, mens den for perioden 2011-2022 var kr. 69.167 hvilket er en stigning 23%. Vi ser generelt stigende reparationspriser, og med den nuværende inflation, må vi forudse yderligere store stigninger. I 2022 fik timepriserne et hak opad, og der er ligeledes tillagt energi-tillæg.

HDI har betalt følgende beløb:

År	Privat		Klub		Totalt	
	Beløb [kr.]	Antal	Beløb [kr.]	Antal	Beløb	Antal
2019	984.739	3	165.352	2	1.150.091	5
2020	190.000	2	136.283	2	326.283	4
2021	0	0	1.589.274	3	1.589.274	3
2022	0	0	50.000	1	50.000	1
2019-2022	1.174.739		1.940.909		3.115.648	13
Gns. pr. år	293.685		485.227		778.912	

Afsluttende bemærkninger:

Bestyrelsen er meget opmærksom på omkostningerne og risici ved at have større beløb på en bankkonto. Derfor bruger Forsikringsklubben 5 forskellige banker, så der til enhver tid er færre end 750 tkr. i de enkelte banker. Desværre har det i de seneste år været umuligt at undgå negative renter af vores indestående. I 2020 har vi betalt kr. 9.125 i negativ rente, i 2021 kr. 15.170 og i 2022 kr. 14.632. Stigningen skyldes, at bankerne har nedsat beløbsgrænsen for hvornår der skal betales negative renter. Det ser ud til vi langsomt vender tilbage til positive renter.

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

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

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

Økonomien er god, og budgettet for 2022 er i det store hele blevet overholdt. Vi har heldigvis haft en lavere udgift til skader end forventet. Der har været en enkelt skade, hvor HDI kommer til at bidrage med 50 tkr.

Der er i regnskabet hensat 295 tkr. til dækning af de skader fra 2022, som endnu ikke var færdig-reparerede ved årets udgang. Beløbet er et konservativt skøn baseret på de tilbud vi har på skaderne.

Bestyrelsen foreslår at der tilbagebetales kr. 1.500.000, som modregnes på opkrævningerne for anden halvdel af 2023. Beløbet er en anelse større end driftsoverskuddet. Vi tilstræber at have ca. 750 tkr. på kontoen som buffer svarende til 5 x selvrisko, og det opfylder vi stadig.

Tilbagebetalingsprocenten for 2022 er beregnet til 50 % af flykaskopræmierne.

Der er de seneste 10 år gennemsnitligt tilbagebetalt 24,7%, og seneste 20 år 29,6%. Tilbagebetalingen er et resultat af, hvordan regnskabet ser ud når året er omme. Den største ubekendte faktor er altid den endelige skadesudgift, som først kendes i det nye år.

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

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

Bestyrelsen er overordnet tilfreds med årets resultat.

På bestyrelsens vegne

Lars S. Rasmussen
Formand