Årsberetning
2020



1 Indledning 4
1.1 Hovedbestyrelsens arbejde 4
1.2 Økonomi 4
1.3 Unionens udvalg 5
1.4 Strategisk samarbejde med Danmarks Idrætsforbunds 5
1.5 Medlemsdatabase 5
2 Fastholdelses- og Breddeidrætsudvalget 5
2.1 Klubtrænere (eller klubcoach) 6
2.2 SPL-certifikater 6
2.3 Skole/klub introarrangement 6
2.4 Juniorlejr 6
2.5 Simulator 6
2.6 Svæveflyvekonference og formandsmøde 6
2.7 Rekruttering 7
3 Nordic Gliding. 7
4 Danmarks Idrætsforbund 7
5 Kongelig Dansk Aeroklub 8
6 Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen 8
7 Luftrum 8
8 Sikkerhedsudvalget (CE) 9
9 Nordisk Samarbejde 10
10 Medlemsudvikling (LAP/JH) 10
11 Tilskud til nye certifikater. 11
12 Flyvevirksomhed 11
13 Uddannelse (DTO) 13
13.1 Elektronisk elevlog 13
13.2 SPL-teoriprøver 13
14 Materielområdet 14
14.1 Materielkontrollantkursus 14
14.2 Konvertering af M-beviser til Part-66 certifikater 14
14.3 Revision af MOM/CAME til CAE (COMBINED AIRWORTHINESS EXPOSITION 14
14.4 CAMO og værksteder 14
14.5 Nye muligheder for ældre fly materiel 15
14.6 Materieludvalget 15
15 Svæveflyvecenter Arnborg 15
16 Elite- og Talentområdet 16
16.1 Danmarksmesterskaberne 2020 17
16.2 Sun Air Cup og Junior DM 17
16.3 Danmarksrekorder 17
16.4 LD – den nye online-konkurrence 17
17 Afslutning 18

Forsidefoto: Jens Trabolt, Nordic Gliding & Aviation Magazine

Forkortelser og synonymer:

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

1 Indledning

Året blev i meget høj grad præget af COVID-19 pandemien, som overskyggede alt andet. Årets repræsentantskabsmøde måtte først udskydes, derefter afholdes online, Danmarksmesterskaberne kunne først afvikles i august, kurser og arrangementer på stribe blev aflyst.

Kort sagt var det året hvor planlægning reelt var spild af tid. Heldigvis førte forholdsreglerne til, at vi undgik kraftige udbrud og smittespredning af COVID-19 i forbindelse med unionens og klubbernes aktiviteter.

Det lykkedes heldigvis, med stor støtte fra Danmarks Idrætsforbund, at få gang i flyvningen relativt hurtigt, og kun enkelte flyvedage i foråret gik helt tabt. Gradvist fik klubberne etableret flyvning med begrænsninger, som trods alt muliggjorde såvel flyvning for certifikatindehavere som skoleflyvning. Fra juni måned kunne klubberne fungere stort set normalt.

1.1 Hovedbestyrelsens arbejde

Som resten af samfundet, indstillede Hovedbestyrelsen (HB) sig hurtigt på at afholde de fleste møder online, og det har fungeret fornuftigt. HBs opgaver har også her været kraftigt præget af COVID-19, som helt tog fokus væk fra det, vi helst beskæftiger os med, nemlig udvikling af svæveflyvesporten.

En ting overskyggede dog COVID-19. Trafik- Bygge og Boligstyrelsen (TBST) besluttede helt uforståeligt at kun de fremover kan afholde teoriprøver, til en pris som er 20 gange højere end den hidtidige pris. Angivelig skyldes det nye europæiske regler, men i realiteten er grunden at TBST har brug for flere penge til at dække udgifterne til deres nye prøvesystem. TBST har hermed ændret svæveflyvning fra at være en luftsport alle har råd til at blive en rigmandssport. Desværre har de politikere vi har haft kontakt med ikke været i stand til at få tingene ændret i 2020, men der er fortsat udvikling i sagen, og vi håber på en løsning i starten af de nye år. De ældre medlemmer husker sikkert den engelske TV-serie ”Yes minister”, hvor man får et godt indblik i hvordan embedsmændene snyder politikerne og reelt sidder med hele magten. Fra DSvUs side kan vi bekræfte, at det også forholder sig sådan i Danmark.

1.2 Økonomi

På økonomisiden ses tydeligt at vi i forbindelse med arbejdet med strategiske aftale med Danmarks Idrætsforbund er noget mere bundne ift. vores aktiviteter, herunder at vi som led i det strategiske arbejde har indført flere faste stillinger i organisationen. Dette giver alt andet lige en mere ”låst” økonomi på flere områder og dermed mindre plads til de naturlige udsving, der kan forekomme inden for de forskellige aktivitetsområder.

Samlet set har vi ramt budgettet for vores aktivitetsområder inden for ca. 45.000 kr., på en bruttoomsætning på ca. 5,8 mio. kr. Men med enkelte store udsving.

Vi har for 2020 planlagt med et underskudsgivende budget, bl.a. i erkendelse af at mere arbejde skulle udføres af lønnet personale, samt at vi tidligere har haft problemer med gennemførelse af planlagte aktiviteter. Men der er klart, at vi ikke over længere tid kan holde til at komme ud med – om end planlagte – underskud. Budgetprocessen for 2021 har derfor været noget mere krævende end tidligere år, hvor vi har haft større overskud og dermed flere frie midler at bruge på nye aktiviteter.

Vi henviser i øvrigt til Årsrapport 2020 for Dansk Svæveflyver Union.

1.3 Unionens udvalg

DSvU har nu følgende udvalg:

- Arnborg Bestyrelse
- Elite- og talentudvalg
- Fastholdelses- og breddeudvalg
- FLYSIK udvalg
- Luftrumsudvalg
- Kunstflyvningsudvalg
- Materieludvalg
- Rekrutteringsudvalg
- DTO-udvalg

1.4 Strategisk samarbejde med Danmarks Idrætsforbunds

Vi har nu gennemført det tredje år med det strategiske arbejde, i 2020 med lettere justeringer. Det har været meget vanskeligt at gennemføre det planlagte program for 2020, hvilket DIF har fuld forståelse for, men det ser ud til at vi når de fleste af de mål, som blev aftalt i 2017.

Samtidigt er planlægningen af det næste 4-års program startet. DSvU har foreslået DIF, at vi skal fokusere på følgende områder i perioden 2022 til 2025:

- Klub- og klublederudvikling
- Digitalisering
- Bæredygtighed

Detailplanlægning vil finde sted i 2021, hvorefter programmet endeligt godkendes af DIFs bestyrelse i løbet af sommeren.

1.5 Medlemsdatabase

Vi har nu benyttet os af medlemsdatabasen fra Foreningsadministration i flere sæsonen. Fra administrativ side er der stor gavn af systemet, om end det første år gav udfordringer.

Systemet er yderst fleksibelt og muligheden for at udvikle og tilkoble nye moduler er en stor fordel for os, da vi, modsat mange andre idrætsforbund, i mange sammenhænge er ansvarlige over for registreringer ift. myndigheder.

Vi bliver hele tiden bedre til at se mulighederne, også for at skabe værdi over for klubberne og medlemmerne – f.eks. ved at medlemmer via deres eget login kan se deres egne registreringer og rettigheder, f.eks. instruktør og materielrettigheder, og foretage krævede registreringer direkte i systemet, f.eks. svæveflyvestatistikken. Også kommunikationen til klubberne er lettet da vi i systemet også har adgang til div. e-mail lister til klubbernes tillidspersoner/områdeansvarlige – og i forhold til medlemmerne via muligheden for at sende nyhedsbreve ud.

2 Fastholdelses- og Breddeidrætsudvalget

Ambitionerne for 2020 med afvikling af diverse arrangementer var der bestemt – og så kom Corona. Det var et år, hvor planlægning og aflysninger desværre har fyldt meget, men når der endelig var lukket op – ja, så ser vi tilbage på et år med flere gode oplevelser, nye tiltag og masser af flyvning, når vejret var der.

2020 var året hvor vores samarbejde med Flyvevåbnet nåede næste skridt, nemlig samarbejdet omkring Danish Air Cadet programmet. I sommers under Junior DM lykkedes det at afvikle første samling med knap 50 nye kadetter. Tallet er siden kun vokset og bragt nye medlemmer i den unge aldersgruppe til vores klubber.

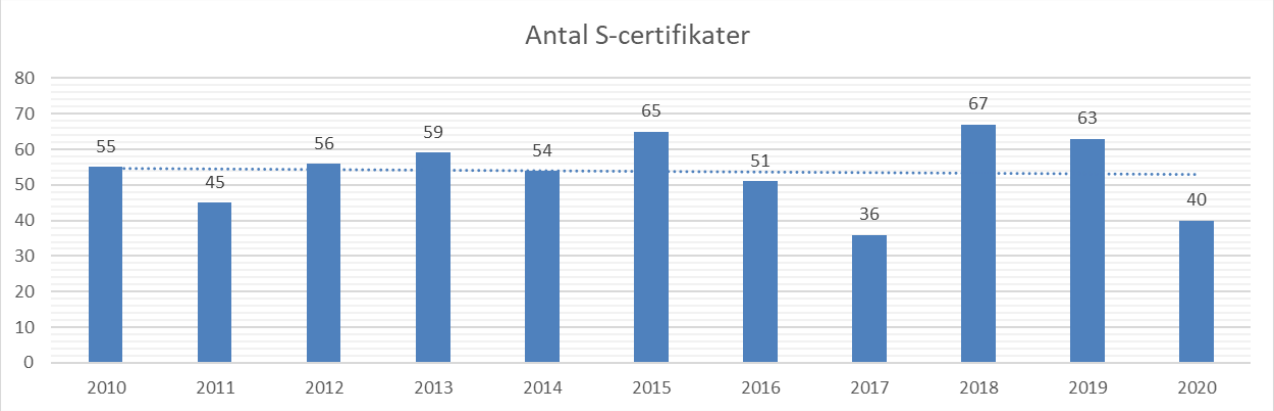
Efterårsferien blev i år brugt rigtig flittigt – flere klubber havde indbudt andre klubber til skoling/strækklejr. Mere end 1000 spilstarter blev afviklet, flere var til SPL prøve og bestod og en pæn flok af især de unge mennesker fløj deres første solo. Alt i alt en fin sæsonafslutning.

2.1 Klubtrænere (eller klubcoach)

Klubtrænerseminaret blev gennemført i slutningen af februar – lige før landet lukkede ned. Knap 20 klubtrænere deltog og vi har fået positive tilkendegivelser fra deltagerne. Kombinationen af input og inspiration fra både interne og eksterne oplægsholdere, vil vi arbejdere videre med fremadrettet.

2.2 SPL-certifikater

Antallet af certifikatansøgninger i 2020 ligger, med 40 nye ansøgninger, desværre under gennemsnittet for de seneste 10 år. Blandt disse er 5 genudstedelser af tidligere S-certifikater.



2.3 Skole/klub introarrangement

Det har været svært for klubberne at arrangere skolearrangementer i år med Corona. Alligevel er det lykkedes Vejle, der efterhånden er godt etableret og har gode erfaringer med at gennemføre et skoleprojekt. Det er hensigten at disse skoleprojekter skal udvides til andre klubber også, når vi har diverse materialer klar.

2.4 Juniorlejr

Desværre måtte juniorlejren i år, som ellers skulle være afholdt i PFG, aflyses p.g.a. nedlukningen. Allerede i oktober fik vi henvendelse fra en Bolhede, der gerne vil værter for Juniorlejren 2021. Der gennemføres derfor en juniorlejr i Bolhede i påsken 2021.

2.5 Simulator

Simulatoren er blevet flittigt brugt i 2020, men uddannelsesnormerne er endnu ikke færdige. En opgave der videreføres i 2021.

2.6 Svæveflyvekonference og formandsmøde

I 2020 var der ikke planlagt svæveflyvekonference. Corona tillod desuden ikke forsamling i november og formandsmødet blev derfor afholdt online.

2.7 Rekruttering

Der var i år planlagt Flygirl i henholdsvis FFF og Aviator. Det lykkedes at afvikle arrangementet i FFF, men vejret tillod desværre ikke at gennemføre arrangementet i Aviator.

Forud for arrangementet var et super fint indslag fra DR's Aftenshow – billedet taler vist for sig selv.

Derudover har samarbejdet med Flyvevåbnet medført en øget interesse til sporten fra yngre mennesker. Alt i alt var 2020 et ganske godt rekrutteringssår. Flere klubber måtte indføre venteliste da skolingskapaciteten var opbrugt. Derfor vil vi søge at lave flere intensive skolingsuger i 2021, så vi bedre kan tage imod alle interesserede og samtidig få dem gennem uddannelsessystemet hurtigere.



3 Nordic Gliding.

2020 blev et overgangsår, hvor den digitale udgave kom online i sæsonen sideløbende med den trykte, og at det er besluttet at Nordic Gliding fra 2021 overgår til at være 100% digital. Dette har medført et fald i prisen, da der dermed spares store omkostninger til trykkeri og fragt, men giver også en brede læserskare fra andre lande. Vi skal dog overveje, om vi i den nuværende form når ud til medlemmerne på en tilfredsstillende, eller om vi skal etablere en mere direkte distribution til medlemmerne.

4 Danmarks Idrætsforbund

Danmarks Idrætsforbund har spillet en væsentlig rolle i drøftelserne med regeringen om fortsat mulighed for at dyrke idræt under COVID-19 krisen. Fra starten var DIF oppe på tæerne, og lagde pres på regeringen. Det førte til

at, svæveflyvning kun var nedlukket i en kort periode i foråret, og gradvis kunne åbnes med forskellige restriktioner, som gjorde det lidt besværligt, men trods alt muligt, også at skoleflyve.

DIF står overfor valg af ny formand. Niels Nygaard falder for den tidsbegrænsning DIFs repræsentantskab vedtog sidste år. Fra DSvUs side følger vi valget tæt. Det er vigtigt for os, at den kommende formand, men naturligvis også andre medlemmer af DIFs bestyrelse, forstår vores sport. Vi holder derfor også kontinuerligt kontakt til DIFs bestyrelse. Vi har i 2020 haft besøg på Arnborg af såvel Hans Natorp, næstformand og Christian Pedersen, bestyrelsesmedlem i DIF.

DIF er også involveret i gebyrsagen, hvor en af DIFs eksperter er til rådighed for DSvU.

På et enkelt område er vi ikke helt enige med DIF. For både DIF og DSvU er diversitet særdeles vigtig. Vi ønsker en bred deltagelse i vores sport. Uanset alder, etnicitet eller køn, er man velkommen i svæveflyvning, men når DIF begynder at straffe forbund økonomisk, hvis de ikke har mindst 30% kvinder i deres forbundsbestyrelse, så står vi af. Det virker for DSvU fuldstændigt absurd, og vi foretrækker at acceptere en reduceret støtte frem for at knægte demokratiet. Vi ser særdeles gerne flere kvinder i Hovedbestyrelsen, men kriteriet for valg er hverken alder, etnicitet eller køn. Kriteriet er udelukkende kvalifikationer. Der skal dog lyde en opfordring til klubberne om at opstille unge kandidater af begge køn til HB.

5 Kongelig Dansk Aeroklub

De sidste rettelser af KDAs vedtægter blev enstemmigt vedtaget på KDAs repræsentantskabsmøde i foråret. Processen med at omstrukturere KDA er hermed tilendebragt. Stemmefordelingen i Repræsentantskabet er nu ændret, således at store forbund har 3 stemmer, mellemstore forbund har 2 stemmer, og små forbund 1 stemme. Samtidigt er definitionen af hvordan man opgør medlemmer ændret, således at kun aktive permanente medlemmer tælles med, og ikke f.eks. prøvemedlemmer. For DSvU betyder dette ingen ændring i medlemstallet, alle vore aktive medlemmer tæller med.

KDA styres af en Koordineringsgruppe hvori alle unioner kan udpege et medlem, og den daglige drift varetages af Forretningsudvalget, 3 personer fra koordineringsudvalget er udpeget.

6 Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen

DSvU har et fint samarbejde med TBST på mange områder. Desværre ser vi at flere af TBSTs medarbejdere ikke har baggrund i luftfart endsige fritidsflyvning, og det rammes vi nogle gange hårdt af. De forstår simpelt hen ikke forskellen på en Airbus 350 og en ASK21, de hæfter sig blot ved, at begge fly kan medbringe passagerer. Vi er også ramt af at TBST tilsyneladende har indgået et uformelt samarbejde med myndighederne i andre nordisk lande, og hermed reelt har indført et ekstra myndighedslag mellem EASA og TBST.

7 Luftrum

I 2020 genoplivede DSvU luftrumsudvalget.

HB bad udvalget om at finde medlemmer på Sjælland og udvalget sendte opgave videre til de sjællandske klubber.

Udvalget gennemgik de krav vi som organisation skal have fokus på, når vi som piloter flyver i luftrum delt med andre aktører/deltagere. Her var der fokus på krav til vores udstyr såsom radio, transpondere og batterier.

Samtidig ser udvalget det som en rigtig god ide hvis vore piloter øver sig i at kommunikere med flyveledelser og bliver bedre til at planlægge deres flyvninger før de flyver i kontrolleret luftrum.

Udvalget fik oprettet en dropbox med referater fra Sjællandsudvalget, EASA-krav, danske BL for luftrum m.v.

I 2021 vil udvalget udarbejde et kommissorium i samarbejde med HB.

Udvalget har deltagelse af og et godt samarbejde med en observatør fra KDA. Det er vigtigt at vi får et samarbejde med andre luftrumsbrugere såsom motorflyverne og faldskærmsspringerne.

Udvalget finder kontaktpersoner fra de klubber der flyver i nærheden af lokale kontrolzoner.

8 Sikkerhedsudvalget (CE)

Sæson 2020 hvor flyvesæsonen startede med Corona restriktioner fra den 11, marts 2020, betød en hel anderledes opstart af flyvesæsonen end vi plejer. De fleste klubber havde gennemgået de obligatoriske aftener med PFT og enkelte klubber var kommet i gang med sæsonens checkflyvninger. Corona havde vi aldrig oplevet før - alt var nyt - hvad var tilladt – måtte der flyves eller? Checkstarter – kunne sæsonen startes op uden disse? Måtte der flyves i 2 sædet fly? Efterhånden kom der svar og sæsonen kom i gang. Timer og strækmæssigt blev det et godt år, men sikkerhedsmæssigt desværre igen et dårligt år. Denne gang med en fordobling af havarier i forhold til 2019. Det skal her bemærkes, at 2019 også var et år med stigende havarier.

For Sikkerhedsudvalget betød det, at vi fik brug for alle de gode indberetninger fra jer ude i klubberne (SMS). Samtidigt kom vores interne gruppe i Sikkerhedsudvalget godt i gang med deres brug af risikovurderingssystem, således at indberetningerne kunne behandles kvalificeret.

Der er udsendt et par nyhedsbreve om arbejdet på Sikkergruppens hjemmeside.

I 2019 blev det besluttet at intensivere fokus på klubbernes indberetning af SMS. En stor tak til alle jer som har indberettet, det har for 2020 været stigende. At det er stigende, kan ikke tages som et udtryk for at der har været flere hændelser i 2020, men alene at der er kommet fokus på området, til gavn for alle svæveflyvepiloter. Desværre er det ikke lykkes for Sikkerhedsudvalget at få adgang til BL8-15 indberetninger for svæveflyvning, navnlig omkring uautoriseret indtrængning i luftrummet.

Sikkerhedsudvalget var aktiv deltager i det årlige møde for flyvechefer, hvor der blev sat fokus på forskellige sikkerhedsområder.

Sikkerhedsudvalget har fra 2020 fået en repræsentant til Rådet for Større Flyvesikkerhed, nemlig Per Toft fra Nordsjælland Flyveklub samt en repræsentant i DSvUs luftrumsudvalg, nemlig Peter Meilhede fra Vejle Svæveflyveklub.

Klubmøder med Sikkerhedsudvalget har ikke været efterspurgt i 2020, men husk vi står altid til rådighed.

Sikkerhedsudvalget har udarbejdet skemaerne til selvevaluering ude i klubberne. Desværre kom skemaerne for sent ud, men det rodes der bod på i 2021.

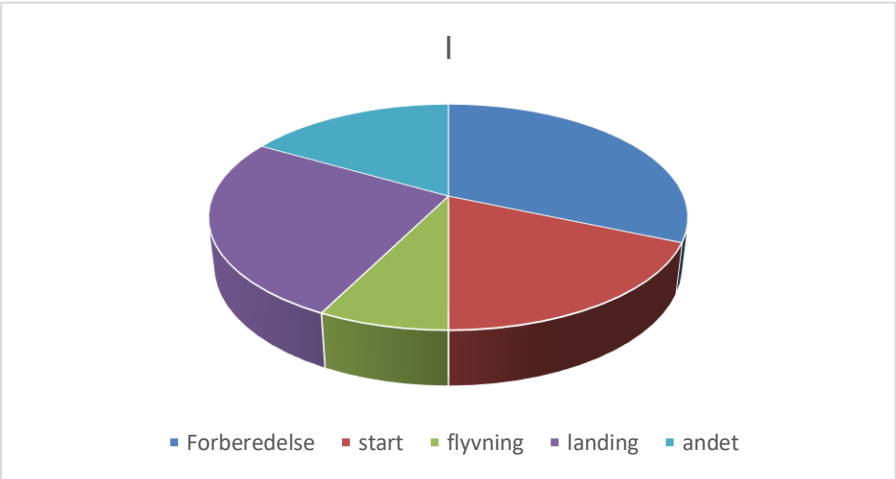
På grund af Corona kunne et planlagt møde i efteråret 2020 med klubbernes flyvechefer desværre ikke gennemføres.

Nyhedsbrevet for december/januar bliver erstattet med en video, som er udarbejdet af Sikkerhedsudvalget. Videoen skal danne grundlag for de planlagte aftner med teori spørgsmål frem til flyvesæsonen. Også et skridt til dialog via den digitale kommunikation.

Analysearbejdet med havarier har været en stor andel af tiden hos Sikkerhedsudvalget.

Der er afholdt et møde med Havarikommissionen for at drøfte de mange havarier og drøfte, hvad kunne være årsagen til de stigende havarier. Derudover har Sikkerhedsgruppen behandlet de mange data fra SMS og havarirapporter og forsøgt at finde den røde tråd i havarierne.

En simplificeret oversigt:



Ovenstående er en opdeling i antal og årsagen til havariet/hændelse. Det betyder, at havarier/hændelser ikke er opdelt i tyngden af risiko, altså hvor farligt var havariet/hændelsen.

De 3 største områder er – manglende forberedelse – flyvning og landing, hvilket udgør 64%.

Årsagerne er forskellige og hvis der skal tales om en rød tråd, er det manglende forberedelse, som går igennem også ved flyvning og landing. Forberedelse er mange ting, men det er som om, at hvis der sker noget uventet, er det som en overraskelse for piloten. Dette tema er det gennemgående i vores video for 2020.

Startafvikling er heldigvis kun på 19 %. Og heldigvis skal forstås bogstaveligt, da et starthavari altid vil være i den tunge ende, altså med risiko for at det virkelig kan gå galt.

Andet er betjening på jorden. Vi er generel bare for sløset.

Sikkerhedsudvalget har brugt lang tid på at etablere et SMS-system, analysere havarier og hændelser og vil for 2021 gå i meget mere aktiv i dialog med klubbernes flyvechefer og DTO-chefer og håber, at vores video om sikkerhed bliver et godt værktøj til klubbernes sikkerhedsarbejde.

En stor tak til samarbejdet med Forsikringsklubben og Havarikommissionen.

Med ønske om et 2021, hvor vi sammen knækker kurven til en nedadgående kurve.

9 Nordisk Samarbejde

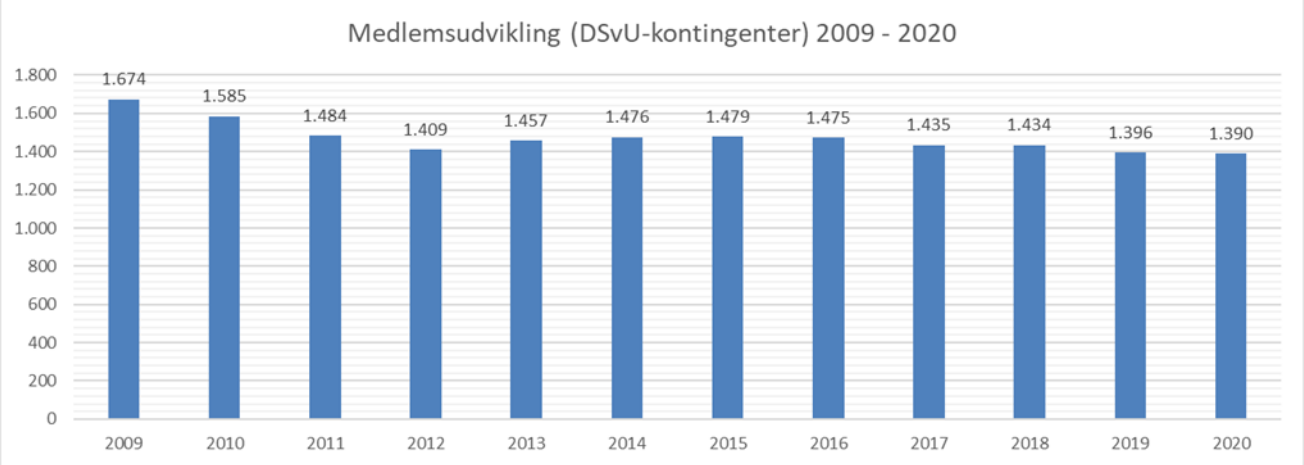
Vi holder hvert år et møde med de andre nordiske svæveflyverunioner, hvor mødet, som går på skift mellem landene. Vi skulle i 2020 være vært. Det fysiske møde blev ikke gennemført i 2020, men holdes i stedet på Arnborg i september 2021.

Der blev afholdt et kort online møde, hvor hvert land gav et hurtigt overblik over situationen i det enkelte land, herunder blandt andet trends m.h.t. havarier.

10 Medlemsudvikling (LAP/JH)

Medlemsudviklingen har igennem længere tid være meget stabil, men dog fortsat med en svagt faldende tendens. Nedenstående graf viser medlemstallene hver år pr. 30/6.

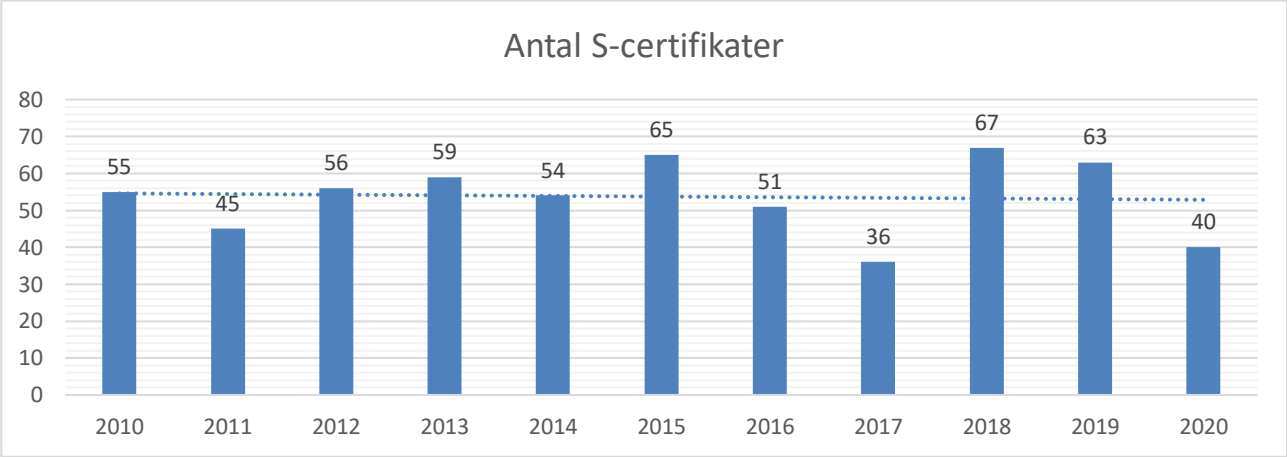
I 4. kvartal var vi på 1422 medlemmer, men typisk forekommer der en del udmeldelser frem mod årsskiftet. 4. kvartal 2019 viste 1415 medlemmer, så måske kunne der være tale om en svag stigning til den kommende sæson.



11 Tilskud til nye certifikater.

Gennem året er der udbetalt til 40 certifikater. Tilskuddet blev indført som en motivation for at gøre uddannelsen færdig og det ser ud til at have virket tilfredsstillende. Det er et ret stor beløb der anvendes til formålet og på et senere tidspunkt, vil vi skulle tage stilling til om vi kan få mere for pengene på anden måde. Ordningen udgår i 2021.

Det ansøgte antal certifikater i 2020 er desværre noget lavere ind de forudgående 2 år, som dog også lå pænt over gennemsnittet for de seneste mange år.



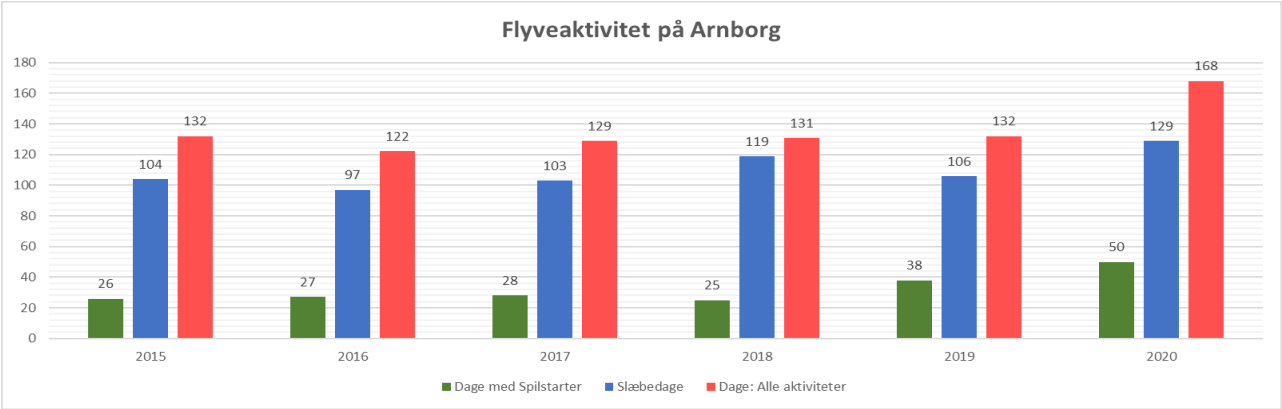
12 Flyvevirksomhed

COVID-19 situationen har umiddelbart haft flere meget tydelige konsekvenser for flyvevirksomheden i 2020.

De aflyste konkurrencer i udlandet for nationalholdspiloter medførte bla. at unionens LS8'ere ikke kom af sted til udlandet og som følge deraf ikke har været udlejet et det forventede omfang. Desværre er vi i 2020 ikke lykkedes med at få dem udlejet til gæster på Arnborg i et omfang der opvejer dette.

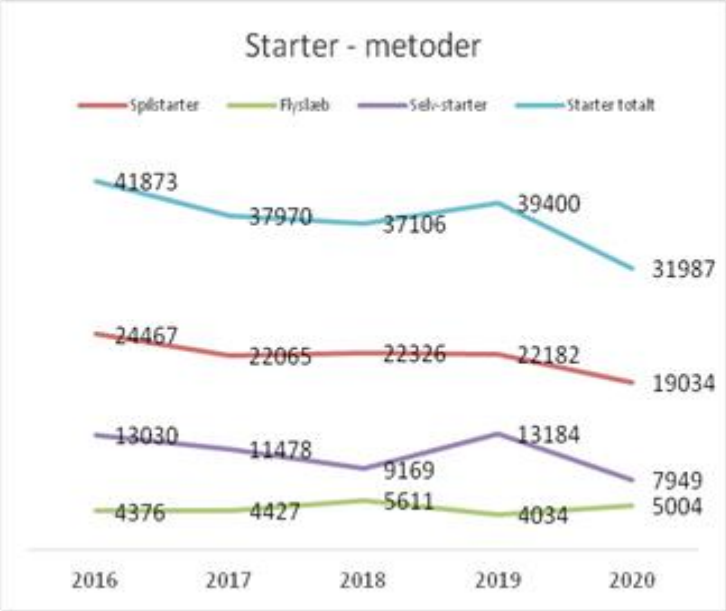
Omvendt er det tydeligt på unionens slæbevirksomhed, dels at vejret i 2020 har været godt til svæveflyvning, dels at flere af vores medlemmer tilsyneladende har haft bedre mulighed for at få fløjet på hverdage – hjemmekontorerne ser ud til at være henlagt til svæveflyvecenteret i hidtil uset omfang. Debatten i samfundet under COVID-19 har ofte omtalt at man forventet at brugen af hjemmearbejdspladser vil stige i fremtiden henset til det gode erfaringer hermed samt forventninger til en øget anvendelse af onlinemøder. Forhåbentligt kan vi i svæveflyvningen nyde godt heraf ift. hverdagsflyvning også i årene der kommer.

Den øgede aktivitet afspejler sig også på Svæveflyvecenter Arnborg, hvor antallet af dage med aktivitet er på sit højeste i mange år. Salget af spilstarter, uden for konkurrencer, er således næste en fordobling i forhold til det budgetterede.



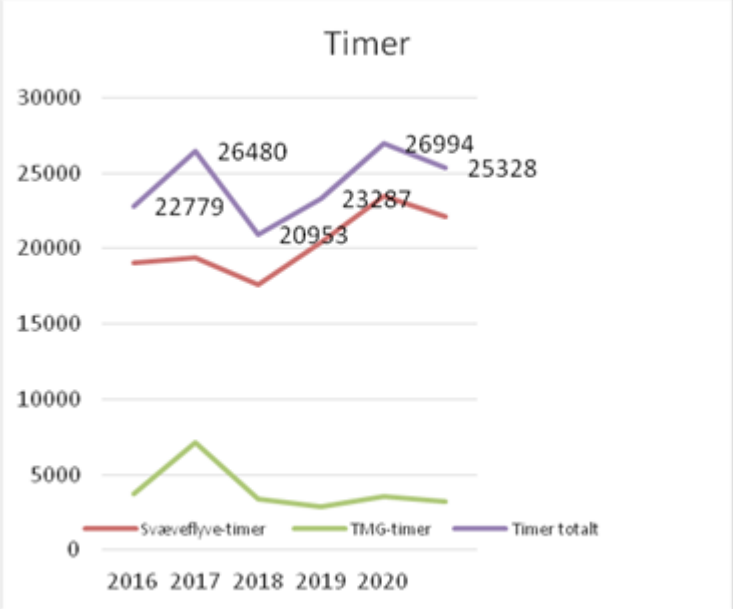
Sæsonen startede lidt kaotisk, alle og alt var klar til at flyve – men så blev vi ramt af Corona; en ægte virus der beslaglagde alle planer om fælles aktiviteter i form af flyvning og sociale arrangementer. I begyndelsen var vi alle lidt famlende i hvordan udmeldingen fra Statsministeren kunne og skulle fortolkes, vi fik dog god hjælp fra DIF, som var meget behjælpelig i hvordan vi kunne og burde informere medlemmerne for at opfylde de udmeldte krav, til forsamlingsbegrænsningen og til isolation. Vi kom dog i gang med primært de en-sædede flyvninger og tallene viser at vi dog alligevel har opnået en rimelig sæson, det er dog klart, at der er nogle piloter, der ikke har opnået hvad der kunne være mulighed for, i starter, timer og distanceflyvninger.

Sæsonen grafisk:

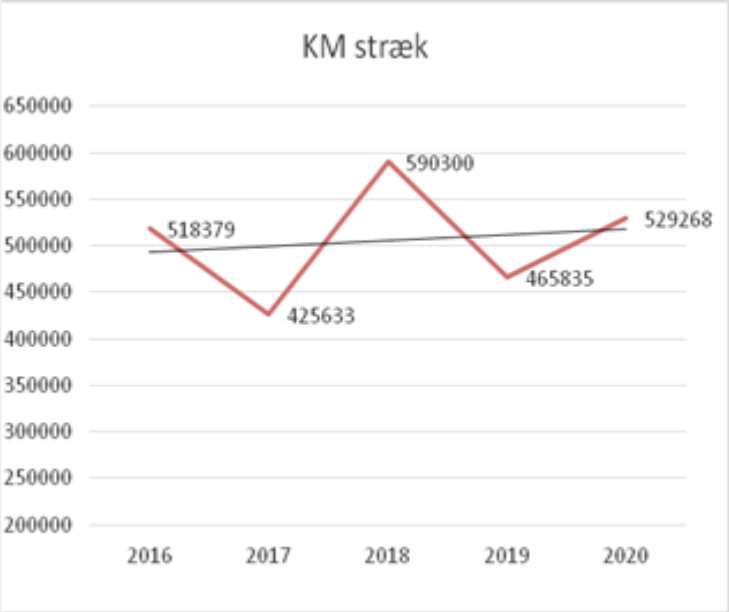


Viser, at vi har haft en nedgang i antallet af starter på ca. 20%, heraf andrager TMG/Selvstarter en nedgang i starter på 60% - sikkert pga Corona idet mange piloter gerne vil flyve med en god svæveflyverkammerat.

Nedgangen i spilstarter skyldes sandsynligvis også Corona, i form af forvirringen med 2-sædet flyvninger i starten af året, til gengæld er der så blevet udført flere flyslæb med 1-sæddede fly.



Viser, at vi har haft en nedgang i antallet af timer på 6%, så når vi sammenholder denne nedgang med nedgangen i antal starter, må vi siger at vi har fået noget mere for starten sammenlignet med 2019, hvor hver start gennemsnitlig har haft en varrighed på 2 timer, har vi i 2020 fået 3 timer ud af hver start, da uddannelsesflyvninger var begrænset i starten af sæsonen – og sikkert også reduceret i den øvrige del af sæsonen.



Viser, at de mange timer er blevet omsat i flere strækflyvninger, fatisk en fremgang på 8% og dermed forøget strækflyvnings km på 14%, så umiddelbart har Corona givet mere flyvning til de en-sæddede fly, og naturligvis også de 2-sæddede fly da uddannelsesflyvninger var begrænset i starten af sæsonen.

13 Uddannelse (DTO)

13.1 Elektronisk elevlog

Året 2020 har været året hvor vi implementerede de nye EASA-regler og oprettede Unionens DTO, arbejdet med indførsel af det nye regime har været kompetent styret at Ole Gellert der har lagt et stort personligt arbejde i projektet. Året startede med en del møder hvor alle instruktører blev informeret om de nye regler og et fælles elevlog-system, FlightLogger, som er et online flyveskolesystem der kan køre på de gængse platforme. Desværre for systemet er der stor forskel på at sidde i et motorfly og et svævefly, samtidig med at man skal registrere resultater af de udførte flyveøvelser, hvilket kom til udtryk ved, at flere instruktører og klubber ikke kunne se dem anvende systemet. Hovedbestyrelsen besluttede, da 2020 var et år hvor forskellige muligheder kunne afprøves i DTO-regi, at give 3 klubber mulighed for at afprøve en anden mulighed, men dog registrere flyvningerne i FlightLogger. Følelserne for FlightLogger og ikke mindst de økonomiske udgiftsmuligheder resulterede i at bestyrelsen besluttede at FlightLogger ikke er det system, der skal bygges videre på i forhold til Unionens DTO.

DTO-udvalget fik derfor en opgave med at finde andre brugbare registreringsmuligheder, helst være klar til sæson 2021. Umiddelbart ser det ud til at vi har 2 muligheder klar til sæsonstart, en papir-løsning og en online løsning, alle kommende løsninger skal dog aflevere / registrere data i Unionens Administrationssystem der er Unionens rapporteringssystem overfor offentlige myndigheder.

13.2 SPL-teoriprøver

Året 2020 er også året hvor vi desværre møder modstand fra TBST efter mange års godt samarbejde på teoriområdet. Pga. Corona er DSvU og TBST kommet ud af synkronisering i afholdelse af S-teoriprøver. TBST har den opfattelse, af at det kun er NAA'er (National Aviation Authories) der kan afholde teoriprøver – DSvU har en nogen anden opfattelse, derfor har vi igangsat forskellige initiativer der imødegår TBST's opfattelse. Desværre fastholder TBST sin opfattelse, hvilket giver en væsentlig forskel i det beløb der skal betales for en teoriprøve til et SPL, i forhold til tidligere.

14 Materielområdet

14.1 Materielkontrollantkursus

I slutningen af 2019 stoppede vores mulighed for at afholde materielkontrollantkurser efter nationale bestemmelser.

Fremadrettet skal alle kommende kurser afvikles efter EASA regler, som er nedfældet i Part-66. I regi af EGU var det aftalt, at vi skulle mødes for at finde ud af hvordan vi fremadrettet kunne fastsætte en kursus på europæisk plan, så ikke alle skulle lave det samme i parallelle spor. Pga. pandemien har dette ikke været afholdt.

Situationen var forudset, og det var også derfor vi opfordrede alle til at kigge sig om i klubben og finde egnede kandidater, da der ville gå en rum tid, inden vi igen kunne afvikle kurser.

Tilsyneladende fangede ikke alle klubber den opfordring.

14.2 Konvertering af M-beviser til Part-66 certifikater

I efteråret 2020 skulle alle luftfartsmyndigheder i EASA konvertere alle nationale M-beviser til Part-66 certifikater. Det bevirkede, at alle M-kontrollanter sættes i samme "klasser" som flyvemekanikerne.

Konverteringen af certifikaterne foregik i et eksemplarligt samarbejde med TBST. I TBST blev der nedsat et Task Force, som næsten behandlede ansøgningerne øjeblikkeligt efterhånden som de kom ind.

Det største problem var vores egne M-kontrollanter, hvor nogle var meget sene til at sende res oplysninger ind, selv om det kun drejede sig om banale ting som adresse oplysninger og en underskrift.

Når vi kigger rundt om os i andre EASA-lande, så skal der lyde en stor tak til TBST for at de har forstået det fulde budskab fra EASA, nemlig at ingen måtte blive begrænset i udøvelsen af deres hidtidige rettigheder.

Efter konverteringen er der identificeret et nationalt problem omkring Annex 1 fly, da nationale godkendelser skal påføres Part-66 certifikatet i henhold til en BL. Denne BL kræver, at hver enkelt flytype skal noteres i personens personlige certifikat. Vi arbejder på en løsning, så alle tidligere M-kontrollanter også kan arbejde på Annex 1 flyene.

14.3 Revision af MOM/CAME til CAE (COMBINED AIRWORTHINESS EXPOSITION)

Vores nuværende MOM/CAME skal revideres i henhold til en ny EASA Part ML, som har til formål at forenkle vores vilkår at arbejde under.

I dagligdagen vil de fleste ikke mærke de store ændringer, ud over at der nu lægges mere ansvar over på de enkelte flyejere.

I foråret 2021 vil flyejerne derfor skulle udarbejde et nyt vedligeholdelsesprogram, hvor det udelukkende er flyejeren, der skal underskrive, hvordan vedkommende vil vedligeholde sit fly. DSvU/CAMO skal ikke længere godkende programmet.

Den nye CAE skal være godkendt inden 24. september 2021.

14.4 CAMO og værksteder

Både CAMO og værkstedsområdet indenfor DSvU har også i 2020 været præget af en kæmpemæssig ressourceindsats omkring det at holde vores materiel flyvende, og selv om det i det væsentlige udføres af frivillige, så bærer arbejdet præg af at være professionelt udført.

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

TBST auditerede os ikke i 2020 på grund af pandemien.

14.5 Nye muligheder for ældre fly materiel

Efter flere års arbejde synes der nu, at vi igen har fået hul på mulighederne indenfor vores bevarelse af ældre fly og genopbygning af tilsvarende.

Det ser ud til nu, at vi meget snart bliver den næste organisation, som ud over KZ- og Veteranflyveklubben, bliver godkendt til at godkende fly, som flyver på Annex-vilkår.

14.6 Materieludvalget

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

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

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

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

15 Svæveflyvecenter Arnborg

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

Centeret har igennem nogle år efterhånden været igennem i omfattende fornyelse og faciliteterne er løbende udbygget for fornyet. Udvidelsen af bl.a. hangarpladser har tilsyneladende medført lidt ekstra aktivitet på pladsen – og bidrager i allerhøjeste grad også til en forbedring af den samlede økonomi på centeret. Der er fortsat plads til forbedringer og optimering af økonomien. En – pt. uskrevet - målsætning om at centeret hviler i sig selv – afskrivninger på alle investeringer inklusivt – bør være en mulighed for fremtiden.

Den nye hangar 3 er fuldt udlejet og unionens fly står opspændt. Spilgaragen er færdig og nu er det nye sorte værksted også næsten klart. Derudover er portene på den nye vognport modificeret i 2020, så de bliver nemmere at åbne og lukke. Hangar 1 fik i 2020 ny betongulvoverflade, et projekt der har været i støbeskeen i mere end 20 år, og materialet på forpladsen skiftet til asfalt.

I toiletbygningen er vi her i vinteren 2020-2021 gået i gang med mindre renovering med bl.a. nye døre. I Hangar 1 arbejdes der på opgradering af vores konkurrencebriefing-område med bl.a. nyt isoleret loft, således at denne del også kan indgå som lokale til brug for materielkontrollantkurser og større møder.

Medlemmer fra de lokale klubber på Arnborg har igen været gode til at hjælpe med vintervedligeholdelse på Unionens fiber fly og medlemmerne har lagt mange timer i græsklipning/tromling af startbane med videre.

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

Også i 2020-sæsonne har vi haft stor glæde af at have en centeransvarlig, Bent Eckhardt, på pladsen som har styr på alt det praktiske og som sikrer at centreret er velfungerende og rart at besøge både på hverdage, i weekenden og under konkurrencer. Ligeledes har vi stor glæde af vores faste slæbepilot, Hans Nørgaard, som dels slæber på de fleste hverdage, dels forestå en lang række af vedligeholdelsesopgaver i hverdagen.

Centeret fremstår derfor generelt pænt vedligeholdt - men facaden på den gamle vognport trænger stadig alvorligt til en større omgang. Ligeledes er der et ønske om at går fra oliefyr til luft-til-vand varmepumpe hvor beregninger viser der er penge at spare på driften.

De store konkurrencer blev afviklet med godt dansk vejr, god stemning og nogen flyvning. Vejret til SAC var bestemt ikke optimalt, hvor det under det efterfølgende DM var anderledes godt. Som nævnt under afsnit 14 om flyvevirksomhed har vi set en stor stigning i aktiviteten på Arnborg i 2020-sæsonnen. Det er naturligvis meget glædeligt at centeret er godt besøgt – og særligt glædeligt er det at hverdagsflyvningen umiddelbart har været stigende.

Alt i alt blev 2020 et udfordrende og meget spændende år på Arnborg, men bedst af alt kendetegnet af megen flot og sikker svæveflyvning.

16 Elite- og Talentområdet

I 2020 var området ramt af Corona-restriktionerne, der medførte en aflysning/udsættelse af de internationale konkurrencer, der var planlagt til 2020 og VM'erne er således udsat til 2021. Det blev i den forbindelse besluttet, at de piloter som kvalificerede sig til 2020 nationalholdet, beholder deres plads på holdet i 2021. Restriktionerne førte også til et udsat DM.

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

Trods Corona-situationen blev der i 2020 fløjet en del Danmarksrekorder, og især i foråret, hvor vejret var gunstigt, blev det til adskillige lokale rekorder, herunder den første 750 km FAI-trekant fløjet i Danmark.

16.1 Danmarksmesterskaberne 2020

Som nævnt viste det sig nødvendigt at udsætte DM. DM blev afholdt fra 6. til 16. august, hvor desværre kun 29 deltagere kunne deltage, men fik et DM præget af godt sensommervejr og med mange flyvedage under ledelse af DM-chef Anders Møller Andersen og hans team. Alle resultaterne er her: https://www.soarings-pot.com/en_gb/danmarksmesterskab-i-svaeveflyvning-2020-denmark-2020/

Medaljetagerne blev fordelt som følger:

Klub			
1	KW	**Jan Walther Andersen**	**5,895**
2	LE	**Lasse Edslev**	**5,414**
3	M	**Mathias Valentin**	**5,268**
15-meter			
1	EK	**Øjvind K. Frank**	**5,343**
2	I	**Henning K. Nielsen**	**4,914**
3	VP	**Jens Christian Pedersen**	**4,619**
2-sædet			
1	**BA**	**Andersen & Hoelgaard**	**4,273**
2	**SA**	**Mix & Talenter**	**4,255**
3	**JT**	**Jørgensen & Rahtkens**	**4,022**
Standard			
1	JB	**Jan Jørgensen**	**4,832**
2	MK	**Jacob Bøgelund Lassen**	**4,712**
3	**EC**	**Uffe Edslev**	**4,479**
18-meter			
1	APU	**Chris Møller**	**4,289**
2	SO	**Stig Øye**	**4,266**
3	**CE**	**Claus Elmeros**	**3,929**

16.2 Sun Air Cup og Junior DM

Sun Air Cup var igen i år støttet af SUN Air og British Airways. Under ledelse af Mogens Hansen og hans hold fik vi desværre ikke en gyldig konkurrence.

16.3 Danmarksrekorder

Der var et efterslæb i behandlingen af rekorderne, som skulle behandles og godkendes og med forårets gode flyvevejr, så blev det rekordbehandlingen en ekstra krævende opgave. "Sagspuklen" (som det hedder i andre bureaukratiske sammenhænge) blev i slutningen af året endelig arbejdet ned, og rekordlisten, som angivet i UHB 725 er igen opdateret.

16.4 LD – den nye online-konkurrence

Før sæsonstart blev den ny nationale online-konkurrence LD lanceret. Den har i løbet af sæsonen blevet taget godt imod, og det har været godt at se, at mange piloter rundt om i klubberne har indrapporteret flyvninger. Resultaterne for 2020 findes på https://ld.dsvu.dk/.

17 Afslutning

Som alle andre dele af samfundet, har alle i DSvU været ramt af COVID-19, men når vi kigger tilbage på sæsonen, må vi også sige, at det kunne have været meget værre. Vi kom fornuftigt gennem 2020, både hvad angår vore aktiviteter, vore medlemstal og vores økonomi.

Det skyldes ikke mindst den store indsats som frivillige i klubber og Union samt ansatte i Unionen har ydet og klubberne, en indsats som har været noget ud over det sædvanlige. Det vil Hovedbestyrelsen gerne takke jer alle for. Foran os ligger der dog et arbejde med at opsamle det der ikke kunne gennemføres i 2020, klubarrangementer, fejringer af jubilæer, ordentlig introduktion til nye medlemmer, netværks udvikling mellem klubberne, og meget andet. Lad os tage fat på alt det i 2021.

På sin hvis er vi også kommet styrket ud af 2020. Vi har forstået hvor meget fællesskabet betyder for os, det at komme i klubben og få en kop kaffe og en snak, har vi alle savnet. Det kan vi ikke undvære. Det sociale samvær er måske en større del af vores sport, end vi tidligere har erkendt. Det er en af de styrker vi skal bygge videre på.

Samarbejdet med Forsvaret har også vist os, at vi bygger på nogle værdier, som er eftertragtede. Dette kan være med til at åbne for andet samarbejde med erhvervslivet, hvor vi til fælles gavn kan være med til at udvikle unge mennesker mod en civil karriere, ikke kun som pilot eller tekniker, men også som ung leder. Klubberne og unionen skal blive bedre til at aktivere de unge gennem at give dem ansvar.

I ønskes alle en god og ikke mindst sikker sæson 2021.

Vi ses i luften.