



Årsberetning 2009

Forkortelser og synonymer:

ARC	-	<i>Airworthiness Review Certificate</i>
AMC	-	<i>Acceptable Means of Compliance</i>
BGA	-	<i>British Gliding Association</i>
CAMO	-	<i>Continuing Airworthiness Management Organisation</i>
DGI	-	<i>Danske Gymnastik – og Idrætsforeninger</i>
DIF	-	<i>Danmarks Idræts.Forbund</i>
DULFU	-	<i>Dansk Ultralet Flyver Union</i>
EAS	-	<i>Europe Air Sports (det europæiske KDA)</i>
EASA	-	<i>European Aviation Safety Agency (fælles europæisk SLV)</i>
EGU	-	<i>European Gliding Union - (det europæiske DSvU)</i>
EM	-	<i>Europamesterskab</i>
ER	-	<i>Essential Requirement</i>
FTST	-	<i>Fast Track Soaring Training</i>
HB	-	<i>Hovedbestyrelsen i Dansk Svæveflyver Union</i>
LAPL	-	<i>Light Aircraft Pilot License</i>
LLL	-	<i>Den Lave, Lette og Langsomme del af luftfarten</i>
M017	-	<i>Arbejdsgruppe under EASA (vedligeholdelse materiel)</i>
MDM032	-	<i>Arbejdsgruppe under EASA (koncept for lettere tilgang til flyvning)</i>
NPA	-	<i>Notice of Proposed Amendment</i>
OSTIV	-	<i>Organisation Scientifique et Technique Internationale du Vol á Voile</i>
SES	-	<i>Single European Sky</i>
SLV	-	<i>Statens Luftfartsvæsen</i>
TMG	-	<i>Touring Motor Glider</i>
UAS	-	<i>Unmanned Aerial System (Fly uden pilot)</i>
VM	-	<i>Verdensmesterskab</i>
WAG	-	<i>World Air Games</i>
	-	

Sponsorer:

Clipper A/S

Sun Air A/S (British Airways)

Anders Møller Andersen

INDHOLDSFORTEGNELSE

INDLEDNING.....	5
BESTYRELSESARBEJDET	5
KLUBBER.....	5
Hjemmeside	6
BREDDEPOLITIK.....	6
ØKONOMI	9
FORMANDSMØDE	10
DANMARKS IDRÆTS-FORBUND	10
Fordelingsnøglen.....	10
KDA	11
Sprogassor.....	11
100 års jubilæum.....	11
Kontrakt mellem KDA og DSvU.....	11
Luftrumsudvalget.....	11
STATENS LUFTFARTSVÆSEN (SLV)	11
Luftrum	11
Forhold til SLV i øvrigt	12
Gebyrudvalg.....	13
Auditering	13
NAVIAIR	13
EAS og EGU.....	14
NORDISK SAMARBEJDE	15
EASA	15
RÅDET FOR STØRRE FLYVESIKKERHED (RFSF).....	15
FLYVEVIRKSOMHED	16
DULFU	16
Slæb med UL-fly.....	16
Flyveaktivitet	17
Fysik.....	18
Uddannelse af piloter	20
Instruktørkurser.....	20
S-kontrollanternes virke.....	20
S-teori.....	20
MATERIELOMRÅDET	21
CAMO.....	21
Værkstedsgodkendelse.....	21
BREDDEOMRÅDET	22
Udviklingskonsulent	22
Juniorudvalget.....	22
Friluftsrådet og DIF	23
SVÆVEFLYVECENTER ARNBORG	23
Arnborg Analysen.....	23
Svæveflyvecentret.....	24
Kantinen.....	25
Motorfalkerne.....	25
KONKURRENCE	25
Danske konkurrencer	25
Udenlandske konkurrencer	26

EM.....	26
Kvinde-VM.....	27
Juniorer.....	27
Talantarbejdet.....	27
PR.....	27
Resultatoversigt.....	28
Termikliga.....	28
Danske rekorder.....	29
ORGANISATION.....	31
AFSLUTNING.....	31
EFTERSKRIFT.....	31
Statistisk materiale 2000 - 2009.....	32

INDLEDNING

Troen på, at fremskridtet er en given ting, har fået et knæk. Men det må ikke få lov at knække os. For nok blev 2009 ikke det år, vi kunne have håbet på. Men det blev heller ikke et år uden håb.

Den økonomiske krise ser ud til at være ved at klinge af. Takket være en resolut indsats over hele kloden for at holde hånden under det finansielle system og understøtte økonomien. Her hjemme får danskerne skattelettelser, som sammen med lave renter skaber mere råderum i privatøkonomien i 2010. 600.000 danskere slipper helt fri for mellemskatten. Og samtidig øger vi de offentlige investeringer til et historisk højt niveau ved at fremrykke investeringer i infrastruktur, i skoler, i daginstitutioner og offentlige energirenoveringer.

Krisen tærer på den fælles kasse, og - ja - der bliver en regning at samle op, når vi er fuldt og sikkert gennem krisen. Men det er forsvarligt, fordi vi afdrog på gælden i de gode år. Og fordi det medvirker til at holde hjulene i gang og genskabe optimisme og tro på fremtiden. I en tid vil arbejdsløsheden stadig stige - det er uundgåeligt - men i tredje kvartal blev de blodrøde økonomiske nøgletal på ny sorte. Der er grund til at tro på, at vi kommer helskindede gennem krisen.

Ovennævnte er taget fra statsministerens nytårstale, men er i allerhøjeste grad også gældende for DSvU.

BESTYRELSESARBEJDET

Hovedbestyrelsen består af følgende
Formand Poul B. Hørup
Næstformand og kasserer Ole Bay Jensen
Uddannelse / fysik Michael Kristensen
Klubudvikling / DIF Bent Karlsson
Konkurrence Anders Møller Andersen
Suppleant Peter Lorentzen
Suppleant Hans Christian Hoeck

Bestyrelsen har i den forløbne periode afholdt 8 møder, i det foreningsår, hvor forretningsudvalget for første gang har været nedlagt og hovedbestyrelsen reduceret til i alt 5 personer.

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

KLUBBER

I DSvU er vi meget opmærksomme på medlemssituationen i mange klubber og vi har igen i år tabt medlemmer. Ingen har indtil nu kunnet finde en generel nøgle til at ændre dette, men det er yderst vigtigt at tendensen vendes.

I den anledning har vi stor tiltro til at den udviklingskonsulent som vi ansatte medio 2009, kan medvirke til at tendensen ændres, men træerne vokser ikke ind i himlen. Uden at aktivt medspil fra klubberne sker der ikke noget.

Hjemmeside

En vigtig ting i forholdet til og mellem klubberne er DSvU's hjemmeside. Den nuværende hjemmeside er utidssvarende og lider af den skavank, at den bygger på en forældet platform. Den skal derfor fornys.

En af fornyelserne der skal ske er bl.a. flytning af vores forum, så det ikke er det første man ser, når man kommer ind på vores hjemmeside, men at den kommer til at ligge i et lukket område, som først tilgås efter nogle klik.

Dernæst skal siden være let at tilgå og være indbydende for også ikke-svæveflyvere.

Desuden skal den nye hjemmeside kunne anvendes af materielkontrollanterne til at lagre flydata.

En sådan ny hjemmeside kræver imidlertid et grundigt forarbejde, så der vil nok gå nogen tid inden den vil være operationel. For at råde bod på manglerne, specielt på materielområdet, vil der derfor blive oprettet en midlertidig adgang til en nykonstrueret hjemmeside, hvor materielkontrollanterne f.eks. kan hente og indlægge flydata.

BREDEPOLITIK

DSvU har i forbindelse med ansættelsen af en udviklingskonsulent (tidligere benævnt breddekonsulent) formuleret en breddepolitik. Den lyder som følger:

Politikken skal til stadig afspejle den politik, som DSvU's repræsentantskabsmøde har defineret via repræsentantskabs- og formandsmøder, og nedennævnte er derfor heller ikke et statisk dokument, men et udtryk for de retningslinier, som repræsentantskabet har udstukket for hovedbestyrelsen (HB) og dermed også for DSvU ansatte og herunder ansatte konsulenter.

Mission

Dansk Svæveflyver Union er en amatørorganisation, hvis formål er at fremme svæveflyvning i bred forstand indenfor de teknologiske muligheder.

Vision:

- *Det er DSvU vision at vi om 10 år stadig er den førende organisation indenfor flyvesport i Danmark,*
- *med en ligelig fordeling mellem kønnene og indenfor en aldersgruppe startende fra 10 år og opefter.*
- *DSvU skal arbejde for at fastholde, udvikle og inspirere svæveflyverne på alle niveauer i bredden og på tværs af klubberne.*
- *DSvU skal lave aktiviteter, der dækker fra klubbernes grundlæggende uddannelse frem til talenttræning*

Strategi og politik:

Breddeudvalget skal arbejde for:

Vi vil opnå vores vision ved til stadighed at arbejde for at øge medlemstallet

1. Klubudvikling.
2. Rekruttering At bibringe flest mulige oplevelser og glæder ved flyvesporten.
3. Fastholdelse
4. Lave aktiviteter, der dækker de forskellige niveauer i svæveflyvesporten.
5. Udbrede kendskabet til svæveflyvning og beslægtede luftsportsaktiviteter.

DSvU**Strategiske mål****Medlemstilgang**

I lighed med næsten alle andre idrætsorganisationer under Danmarks Idrætsforbund (DIF), har DSvU haft medlemstilbagegang. Det er målet, at DSvU inden 2014 igen skal have medlemstilgang på nominelt 100 medlemmer i forhold til 2009 tal. (1. kv. = 1706 medlemmer)

Kommunikation og markedsføring.**Etablering af ny web-site**

Gennemførelsen af mange af de indsatsområder der er nævnt i handlingsplaner, forudsætter at DSvU er i stand til:

1. *at kommunikere vedrørende udviklingstiltag.*
DSvU har ikke selv noget blad, men medlemmerne modtager KDAs blad Flyv. I dette blad har svæveflyvning meget begrænset plads. DSvU har en web-site, det pt. består af 3 hovedområder; et debatforum, et konkurrenceområde samt et generelt nyhedsområde. Som sitet er designet pt., er det debatforummet der stjæler opmærksomheden. Nyhedsdelen ligger nederst og vil hele tiden skubbe meddelelser længere ned i systemet.
Skal DSvU arbejde med de skitserede udviklingstiltag, er det en nødvendighed, at der kan findes let tilgængelig information på sitet.
2. *at markedsføre udviklingstiltag.*
Udviklingstiltagene henvender sig dels til klubber og dels til de aktive. Overfor de aktive er der behov for en platform, hvor DSvU har et sted man kan markedsføre tiltag som aktiviteter for særlige grupper (unge, kvinder osv), skoler, landingskonkurrencer, kunstflyvning mv

Overfor klubberne, er der behov for et sted, hvor koncepterne kan synliggøres og følges, lige som generelle informationer – også relevante informationer fra DIF, kan præsenteres.

Koncepterne vil i sagens natur blive sat i værk i klubber, som DSvU har en tæt kontakt til, men der er behov for mere markedsføring, der skal motivere nye klubber til at deltage i udviklingsarbejdet. En sådan markedsføringsplatform, vil også foranledige medlemmer i klubber, hvor ledelsen ikke umiddelbart ser noget behov for udvikling, til at spørge hvordan det kan være, at deres klub ikke deltager.

Unionens Web-site er som beskrevet ikke i en forfatning, så denne kommunikation og markedsføring kan ske her. Det er derfor et ønske, at udviklingskonsulenten kan bruges til at udvikle, etablere og opdatere en ny web-site.

Arbejdet skal iværksættes i 2010 og overgå til almindelig drift med udgangen af den 2 årige aftale, hvorefter udviklingskonsulenten kun skal opdatere de områder som udviklingskonsulenten arbejder med i relation til en ny 2-årig aftale..

1.1 Klublederuddannelse

Der skal gennemføres 1 klublederuddannelses kursus, med udgangspunkt i DIF's kursustilbud, pr år – startende i 2010. "Pinde" i en sådan uddannelse bør indeholde blandt andre nedennævnte 5 elementer.

- Bestyrelsen som et team - gør hinanden stærke
- Klubbens årsplan – drift og styring.
- Ledelse et spørgsmål om stil.
- Bliv synlig i og uden for klubben.

1.2 Formandsmøde

Fra og med 2010 gennemføres et seminar om året, hvor klubberne inviteres til at drøfte forskellige klubudviklingstemaer

1.3 Klubbesøg.

Der skal afvikles 15 klubbesøg i henholdsvis 2010 og 2011

1.4 Klubudvikling i klubberne.

Der skal i alt i 2010 og 2011 iværksættes 6 klubudviklingsprojekter.

2 Rekruttering af nye medlemmer.

2.1 Yngre medlemmer:

Udvikle forskole for unge fra 10 til 15 års alderen ved at anvende IT-programmer og simulatorflyvning i samarbejde med mindst 1 klub i 2010.

2.2 Hverve nye medlemmer. Juniorer og "lidt ældre"

Skabe en klar profil af svæveflyvnings indhold og markedsføre den.

- Der nedsættes en arbejdsgruppe til at skabe en klar profil af svæveflyvningens indhold.
- Dette skal ske i 2010. Markedsføring af denne igangsættes april 2010.

2.3 Åbent hus arrangementer.

Der skal i henholdsvis 2010 og 2011 gennemføres et landsdækkende åbent hus arrangement med deltagelse af mindst 6 klubber.

2.4 Udvikle og styrke pilotuddannelsen.

- Udvikle koncept til klubberne for samarbejde med ungdomsskoler, efterskoler og andre uddannelsesinstitutioner.
- Skolesamarbejdskonceptet iværksættes i 3 klubber i henholdsvis 2010 og 2011

2.5 Rekruttere kvinder:

Skabe en klar profil af svæveflyvnings indhold og markedsføre den over for kvinder.

- Der nedsættes en arbejdsgruppe til at skabe en klar profil af svæveflyvningsindhold.
- Dette skal ske i 2010. Markedsføring af denne overfor kvinder igangsættes April 2010.
- Igangsætte et projekt i 4 klubber, der skal optage mindst 5 kvinder pr. klub/pr år.

3 Fastholdelse af medlemmer:

3.1 Vejledninger og værktøjer

Der skal udarbejdes vejledninger og værktøjer til klubledere med henblik på at fastholde medlemmernes tilknytning til klubberne. Værktøjerne skal være tilgængelige på unionens web-site.

3.2 Konceptudvikling – bevarelsen af ikke-aktive medlemmer.

I 2010 skal der udarbejdes et koncept, hvor unionen skal give klubberne mulighed for på favorable vilkår at tilbyde fortsat medlemskab til medlemmer, der af en eller anden grund ikke kan deltage aktivt, således de kan bevare tilknytningen til klubberne.

3.3 Frafaldsanalyse

Der skal i såvel 2010 som 2011 gennemføres en generel frafaldsanalyse, der afdækker årsagerne til frafald i klubberne.

3.4 Behovsanalyse

Der skal gennemføres en behovsanalyse i 6 klubber, der afdækker medlemmernes behov.

3.5 Skole, lejr camp aktiviteter

- *Der skal i 2010 udarbejdes et skole/ camp koncept.*
- *Der skal i 2010 og 2011 hvert år afvikles 3 skoler/camps.*

3.6 Klubtræneruddannelse

- *Der skal i 2010 udarbejdes en klubtræneruddannelse.*
- *Der skal i 2010 og 2011 afvikles 1 klubtrænerkursus hvert år.*

ØKONOMI

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

- Hvorfor bliver tingene dyrere
- Er det vores kerneområde eller kan andre gøre det bedre og billigere
- Kan vi fjerne unødige og fordyrende ting
- Kan vi forøge vores indtægter (DIF/klubber)
- Er der ting klubberne selv kan udføre

Dette er blot nogle eksempler, men listen er ikke fyldestgørende.

Regnskabet viser stadig et overskud, men det er sket på bekostning af medarbejdere. Det er ikke holdbart i længden.

Dette afrapporteres i repræsentantskabsmødets punkt om regnskab

FORMANDSMØDE

Igen i 2009 har der været afholdt formandsmøde. Det er HB's opfattelse af disse møder er vigtige, da dette forum – ud over generalforsamlingen – er det eneste sted hvor klublederne mødes og drøfter emner af fælles interesse. Det er derfor også vigtigt at møderne strækker sig længere ud end en enkelt dag, da den tværgående dialog om aftenen også er yderst vigtig.

Blandt årets emner var der:

- DSvU's budget 2010
- DSvU's anvendelse af ressourcer
- Melvin
- World Air Games (WAG)
- Arnborg analysen
- Kandidater til Arnborg Bestyrelsen
- Flyvning med handicappede
- Luftrum omkring Billund

De fleste af emnerne er behandlet andre steder i beretningen, men omkring DSvU's budget 2010, så var det første gang at emnet kom op før repræsentantskabsmødet. Det er HB's håb, at der derved bliver bedre tid til at drøfte budgettet og vil derfor også lægge op til, at formandsmødet også bliver et egentligt budgetmøde, så de største forhindringer er afklaret inden repræsentantskabsmødet.

Omkring WAG, så er det arrangement der var planlagt i Danmark i 2011 blevet aflyst, da Odense kommune ikke så sig i stand til stille de nødvendige garantier. Imidlertid er arrangørerne nu i dialog med Herning Kommune, der har vist interesse for projektet.

DANMARKS IDRÆTS-FORBUND

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

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

Det var endvidere glædeligt at DIF formand Niels Nygaard deltog i DSvU's 75 års jubilæumsfest

Fordelingsnøglen

DSvU modtager tilskud fra Danmarks idrætsforbund ud fra "Taxameter princippet" i fordelingsnøglen. Der skal præsteres arbejde inden for nøje beskrevne rammer for at få tilskud fra DIF – et tilskud der først kommer til udtryk mellem 2 og 5 år efter aktiviteten har været afholdt. Desværre må vi konstatere, at tilskuddet i nogle år endnu fortsat må forventes at være dalende med de aktiviteter vi kan indberette, men vi forventer at ansættelsen af en udviklingskonsulent vil forbedre DSvUs andel af tilskudspuljen i væsentligt omfang.

DSvU er kritisk overfor at DIF nu overvejer at gøre fordelingsnøglen mere kompleks, med en større andel af fordelingsmidlerne hængt op på indberetning af aktiviteter. DIF pålægger derved de små specialforbund en urimelig administrationsbelastning, og derved et personalebehov, som de ikke har mulighed for at aflønne.

KDA

Sprogassor

KDA er af SLV blevet godkendt som sprogtestvirksomhed, og har fået uddannet ca. 20 sprogassessorer, som kan foretage sprogtest, både på dansk (N-BEG) og engelsk (BEG).

BL 6-08 foreskriver hvordan en sprogtest udføres. Bl.a skal testen foregå i et "operationelt miljø", som jo normalt er ved en flyvning. Men da det er svært i en svæveflyvnings-mæssig situation, har KDA's sprogassessorer besluttet, at testene foregår som en to-trins test, hvor første del er, at sprogassessoren lytter til eleven under en simuleret flyvning à la det som blev brugt ved undervisningen til radio-certifikatet (beviset). Derudover er der et interview, hvor aspiranten typisk vil skulle fortælle hvad et billede forestiller eller fortælle om en dagligdags hændelse.

Vi er glade for at vi kan holde testen indenfor vores eget frivillige flyvemiljø.

100 års jubilæum

DSvU deltog talstærkt i KDA's 100 års jubilæum på selve fødselsdagen den 20. januar 2009, som blev markeret på dagen med en reception i Idrættens Hus i Brøndby.

Kontrakt mellem KDA og DSvU

Som en naturlig del af gennemgangen af de løbende aftaler er kontrakten mellem KDA og DsvU blevet gennemgået og DsvU har udarbejdet et forslag til fornyelse af den. Der er ikke lagt op til store ændringer af den ud over at en kontrakt er en aftale mellem to partner, hvor vi gerne vil lægge op til at KDA også har forpligtigelser overfor DSvU.

Luftrumsudvalget

I forbindelse med en udskiftning i KDA's bestyrelse blev der foretaget ændringer i luftrumsudvalget. Det består nu i overvejende grad af engagerede medlemmer af DSvU, og har allerede været involveret i to sager, hvoraf den ene er uafsluttet og den anden er endt som det var ønsket af de berørte klubber, som beskrevet andetsteds.

STATENS LUFTFARTSVÆSEN (SLV)

Luftrum

Billund

På SLV's foranledning har Naviar foreslået en række ændringsforslag på luftrummet omkring Billund. Sagen køres for vores vedkommende gennem KDA's luftrumsudvalg. Luft-

rumsudvalget har på KDA's vegne afvist det fremlagte forslag, og har i stedet fremsat ændringsforslag hertil. Hverken SLV eller NAVIAIR afviste at de af KDA foreslåede ændringer kunne implementeres, men det krævede så stort et forarbejde mht. risikoberegninger, kortændringer etc., at ændringerne ikke nåede at blive forelagt Luftrumsudvalget og de berørte klubber inden deadline, hvorfor der i året 2010 vil være samme luftrumsstruktur i Billund TMA/CTR som der har været i 2009. Det er dog oplyst, at ATC Billund allerede har forberedt ændrede procedurer med henblik på at i mødekomme visse af Luftrumsudvalgets forslag.

Planerne indeholder ændringer af luftrumsklassifikationen (til luftrumsklasse C), svæveflyveområder, SID's, tragsystem mv.

KDA fremlagde en række ændringsforslag vedr.:

- til-/frameldingsprocedurer
- et yderligere svæveflyveområde i det NE hjørne af området
- transitmulighed W for Billund
- Lempeligere procedurer i relation til R-områder

KDA har gjort opmærksom på, at ikke alle Luftrumsudvalgets hidtidige input var medtaget i det af SLV/NAVIAIR fremlagte forslag og at forslaget fortsat ikke var acceptabelt for så vidt angår ændring af luftrumsklassifikationen og indskrænkningen af "Hammer-kassen".

Det er Luftrumsudvalgets indtryk, at SLV er interesseret i at opnå et rimeligt afbalanceret resultat, der også tilgodeser svæveflyveklubbernes behov, uagtet det i enkelte situationer vil kunne være til gene for den kommercielle trafik i form af lidt længere flyveveje.

I en nylig modtaget skrivelse oplyser SLV til KDA, at arbejdet med luftrumsændringerne midlertidig er stillet i bero, og vil blive genoptaget i 2. halvår af 2010.

Sjælland

I løbet af året fik Luftrumsudvalget en henvendelse fra ATC Roskilde vedrørende ændringer af svæveflyveområderne syd for Kastrup TMA. Det var hensigten at gøre S1 og S3 større, og nedlægge S2.

De berørte klubber m.fl. blev indkaldt til et orienteringsmøde hos KDA, Roskilde, hvor forslaget blev gennemgået af chefen for ATC Roskilde.

Henset til, at S1 under visse forhold vil være lukket, ønskede klubberne i stedet, at S1 blev gjort mindre, at S2 blev gjort tilsvarende større og S3 blev bibeholdt, blot med en mindre ændring af afgrænsningen mellem S2 og S3.

ATC Roskilde fremlagde forslaget for NAVIAIR, og fik grønt lys til at gennemføre ændringerne som ønsket af klubberne.

Forhold til SLV i øvrigt

Som sædvanligt forløber de faste møder med SLV's ledelse og de enkelte medarbejdere om de daglige forhold godt. SLV er imidlertid et monopolføretagende og det er ikke acceptabelt, når SLV giver udtryk for, at man prioriterer den kommercielle luftfart på bekostning af LLL, med lange ventetider til følge, uanset der foreligger et teknisk vel beskrevet grundlag. SLV siger selv om ventetider:

Det er vigtigt for luftfartserhvervet og dets virksomheder samt øvrige brugere og samarbejdspartnere, at SLVs sagsbehandling foregår hurtigt og på en måde, så alle får et korrekt og hurtigt svar/afgørelse i forbindelse med henvendelser. Derfor skal sagsbehandlingstiden for de forskellige sagstyper fastsættes således, at man på den ene side sikrer tilstrækkelig tid til en korrekt sagsbehandling og på den anden side, at behovet for hurtige tilbagesvar opfyldes.

Gebyrudvalg

SLV opkræver med hjemmel i luftfartslovens § 148 betaling for sine forretninger og tilsynsvirksomhed i form af gebyrer og afgifter. SLV fastsætter sine gebyrer i henhold til Rigsrevisionens anvisninger.

Vi er ikke enige i måden SLV opgør priserne på, da de tilsyneladende ikke skelner mellem ordinær virksomhed, som er det som de er sat i verden til at udføre, og indtægtsdækket virksomhed, hvor de skal have et overhead.

Det er vores opfattelse, at SLV tager overhead for den ordinære virksomhed.

SLV skal i 2010 udarbejde en redegørelse indeholdende alternative modeller til en fremtidig prisfastsættelse, herunder eventuelle forslag til alternativ finansiering. I resultatkravet for SLV for 2010 står der:

SLV har inden udgangen af 1. halvår 2010 forelagt departementet en redegørelse om alternative modeller til en fremtidig prisfastsættelse, herunder eventuelle forslag til alternativ finansiering af tilsynsaktiviteterne. Redegørelsen skal tillige analysere fordele og ulemper i forhold til den eksisterende model.

Desværre må vi igen konstatere, at det ikke bliver billigere at dyrke vores flyve interesse. Ved det sidst afholdte gebyrudvalgsmøde i SLV blev der igen varslet stigninger på gebyrerne. Gebyrudvalget er et rådgivende udvalg for SLV. Efter høring i udvalget er det SLV, som suverænt beslutter satserne.

Auditering

Igen i 2009 var vi underkastet en auditering fra SLV. Den affødte en tilsynsrapport med kun enkelte findings, hvoraf nogle faktisk allerede var under revision. De væsentligste punkter var manglende opfyldelse af tilsynspligt (S-kontrollantbesøg), hvor vi ikke lever op til egne mål, om mindst et besøg i hver klub hvert andet år. SLV fandt også, at visse grupper i vores UHB var så aldersstegne, at de burde underkastes en revision.

Et flot resultat, som vi skal rose vore ansatte for.

NAVIAIR

Transportminister Lars Barfoed og den svenske infrastrukturminister Åsa Torstensson har underskrevet en regeringsaftale om etablering af fælles dansk-svensk funktionel luftrumsblok.

Aftalen betyder, at lufttrafikstyringen effektiviseres, flyveruterne bliver kortere, og de rejssende får kortere rejsetider, fordi man fremover undgår zig-zag flyvning på grund af landegrænser. For luftfartsselskaberne vil det betyde mindre brug af brændstof, hvilket reducerer CO₂ udledningen.

Transportminister Lars Barfoed udtalte i en pressemeddelelse:

Det nye samarbejde giver klare gevinster for både luftfarten, samfundet og klimaet. Netop gevinsterne for klimaet i form af en reducere af CO2 udledningen fra flytrafikken er højaktuelle set i lyset af COP15.

Det nye samarbejde betyder, at lufttrafikkontrollen effektiviseres, og vi får bedre service til lavere omkostninger. Der er ikke kapacitetsproblemer i vores luftrum, men vi har brug for, at vi til stadighed effektiviserer lufttrafikkontrollen og reducerer omkostningerne. Derfor fastsætter vi nu præstationsmål for regularitet, omkostninger, sikkerhed og miljø for det dansk svenske luftrum.

Her skal vi alle være vågne og nøje følge udviklingen, for det vil uvægerligt føre til krav om mere luftrum til den tunge – kommercielle flyvning.

Generelt fungerer samarbejdet med Naviair godt, og det er glædeligt at konstatere, at en intern undersøgelse mellem de militære flyveledere i Skrydstrup og Karup har konkluderet at samarbejdet med fritidsbrugerne fungerer godt.

EAS og EGU

Vores indflydelse på de nye og de kommende fælleseuropæiske love og bestemmelser, der i disse år udklækkes af EASA, sker primært via EAS, der er den eneste organisation for fritidsflyvningen som er direkte forhandlingspartner med EASA. Vi øver dog ligeledes indflydelse ved selv at svare på de høringer der i disse år flyder i en lind strøm fra EASA, ligesom vi direkte i EGU og EAS gør vores meninger gældende.

Det er betegnende at det på europæisk plan hovedsageligt er svæveflyverne som enten direkte eller gennem EGU og EAS er den drivende kraft i de bestræbelser der er i gang for at sikre tålelige bestemmelser for fremtidens fritidsflyvning i Europa.

Såvel EGU som EAS er frivillige organisationer med begrænsede ressourcer. EGU har ingen lønnet arbejdskraft, medens EAS har en halvtidslønnet "Program Manager" og har senest entreret med en deltids konsulent (lobbyist). Det er imidlertid nødvendigt både for EGU og EAS at trække på frivillige fra de enkelte lande og i den udstrækning dette ikke er muligt, har det i de seneste par år været nødvendigt at trække på lønnede medarbejdere fra bl.a. England, Tyskland og Danmark.

EAS's formål med at entrere med den nævnte lobbyist er primært et forsøg på at påvirke beslutningsprocessen på det politiske plan i EU, allerede inden embedsmændene "kommer til fadet" og naturligvis ligeledes for at påvirke politikerne i forbindelse med afstemningerne i de politiske organer i EU. Denne nye supplerende aktivitet synes at have givet særdeles gode resultater i 2009. Det er sandsynligvis hans fortjeneste, at hele EASA's arbejde omkring organisation skal laves om.

Det foreliggende forslag ville f.eks. betyde, at hver enkelt klub skulle have en kvalitetssikringsorganisation analog dem de store luftfartsselskaber har.

Ved sidste generalforsamling i EAS afløste Jens Feldborg den hidtidige kasserer, Per Wistisen, så vi har, via KDA, en "fod indenfor" i organisationen.

Selv om der i EGU og EAS for øjeblikket er stort fokus på reglerne fra EASA, må det bestemt ikke glemmes at disse organisationer også yder et stort arbejde på mange andre områder, herunder ikke mindst omkring sikring af tilgængeligt luftrum, forhold omkring radioer, transpondere, forsikringer og m.m.

NORDISK SAMARBEJDE

DSvU har i 2009 deltaget i Nordisk møde i Elverum i Norge i september måned. Disse møder anses for særdeles givtige, da de bl.a. er med til at koordinere nordiske holdninger i forskellige sager, samt at udvikle tværgående netværk, til imødegåelse af de formelle netværk, som f.eks. de nationale luftfartsvæsener har.

Desuden har vi et efterhånden veletableret samarbejde på visse uddannelsesområder, idet vi i SVEDANOR – konceptet afholder kurser på tværs af grænserne. I DK har vi afholdt strækflyvningskurser og et kunstflyvningskursus, og Sverige og Norge afholder bl.a. kurser i bjergflyvning og skyflyvning.

At der bliver lagt mærke til det nordiske samarbejde afspejles i, at der i andre internationale kredse tales om "Den nordiske mafia"

EASA

EASA er, som det nu må være bekendt, det EU-agentur der med tiden forventes at overtage en stor del af de opgaver som de nationale luftfartsmyndigheder hidtil har varetaget.

Agenturet beskæftigede sig i første omgang med materiel, herunder godkendelse – certificering - af produkter (fly og flydele) samt alle forhold relateret til vedligeholdelse og reparation heraf. Med forordning 216/2008 af 20. februar 2008 blev agenturets virkefelt udvidet til også at omfatte personcertificering og operation. Det bevirkede, at der blev udarbejdet nogle "tunge" NPA's (Notice of Proposed Amendment) om certifikater og operation.

Der gik imidlertid politik i disse. og det er uklart hvilken retning de tager, men specielt den om operation var dårlig for os, så i dette tilfælde er det rart at se, at det politiske system griber ind.

RÅDET FOR STØRRE FLYVESIKKERHED (RFSF)

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

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

Rådet bestod i 2009 af 20 medlemmer plus 3 observatører.

Fra DSvU deltager Poul B. Hørup.

Rådets sekretariat befinder sig i KDA-huset og Anders Madsen er Rådets næstformand og Mogens Møller rådets sekretær.

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

FLYVEVIRKSOMHED

DULFU

Gennem året har DSvU haft en god dialog med DULFU, og vi har nu aftalt at vi skal have lavet en grænsedragningss aftale. Som bekendt, så udvikles der egentlige svævefly og motorsvævefly på UL-området.

Hvordan aftalen kommer til at se ud kendes endnu ikke, da den ikke er udarbejdet, men den går i retning af, at svæveflyene, incl. motorsvæveflyene, skal håndteres af DSvU, hvilket giver nogle tekniske problemer overfor DULFU's BL 9-6, som skal afklares med SLV.

Slæb med UL-fly

Under ledelse af DULFU deltager DSvU i en forsøgsordning angående slæb af svævefly med UL-fly.

De første klubber har allerede købt fly og ordningen gælder i tidsrummet 1. marts 2010 til 31. oktober 2010, hvorefter forsøgene evalueres af de implicerede parter med sigte på etablering af en permanent ordning for de omhandlede flyvninger.

DSvU beslutter hvilke svæveflyveklubber, der skal deltage i forsøgsordningen. Der lægges herved vægt på operativ erfaring med slæb og på, at klubben i forsøgsperioden kan gennemføre et – i forhold til formålet – fyldestgørende antal slæb med UL-flyet.

I perioden skal der foretages forsøgsvis slæb af svævefly med UL-fly med det formål at afprøve og sikre operative, tekniske og uddannelsesmæssige aspekter i forbindelse med slæb.

I forsøgsperioden må maksimalt anvendes 8 slæbefly, og der må maksimalt være tale om 6 typer.

Vi ser frem til en efterfølgende positiv evaluering, så ordningen bliver permanent, så udgifter til de dyre flyslæb kan reduceres.

Flyveaktivitet

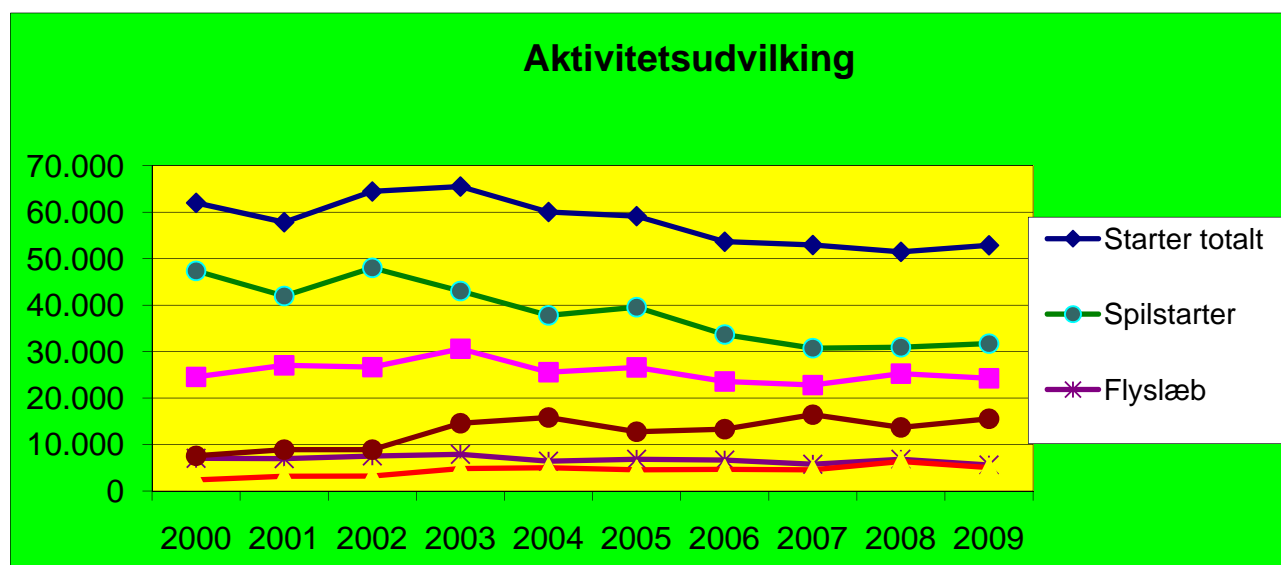
I tabel 1 nedenfor er vist flyveaktiviteten for de seneste 10 år.

	Svæveflyvetimer	TMG-timer	Timer to-talt	Spilstarter	Flysløb	Selvstarter	Starter to-talt	Antal strækflyvninger	Km stræk	Timer pr. medlem	Km. pr. medlem	Antal ans. certifikat
2000	24562	2412	26974	47379	7047	7585	62011	2076	334719	14	177	105
2001	27054	3204	30258	41977	6964	8910	57851	2576	512463	16	277	59
2002	26662	3231	29893	48019	7541	8914	64474	2237	455748	16	246	84
2003	30614	4837	35451	43035	7903	14595	65533	3011	626262	20	347	101
2004	25570	5016	30586	37804	6422	15828	60054	2503	496712	17	279	56
2005	26599	4577	31176	39549	6838	12772	59159	2720	562089	18	317	68
2006	23578	4682	28260	33682	6676	13309	53667	2649	552070	16	313	63
2007	22803	4576	27379	30738	5779	16433	52950	2470	525918	16	300	56
2008	25257	6352	31609	30949	6843	13689	51481	2789	708429	18	411	61
2009	24274	5041	29315	31723	5615	15545	52883	8632	574650	18	343	74
Gen-nem-snit for 10 år	25697	4393	30090	38486	6763	12758	58006	3166	534906	17	301	73

Tabel 1

Aktiviteten i 2009 har været lavere end gennemsnittet for de sidste 10 år hvis der alene ses på antal svæveflyvestarter. Der er sket en forskydning mellem de forskellige startmetoder, hvor antal spilstarter og selvstarter er steget, men antal flysløb er vigende. Total set er antal starter vokset med ca. 1800 fra 2008 til 2009. Derimod er antal timer faldet med ca. 2300 timer fra 2008 til 2009, TMG'erne udgør det største procentvise fald.

Der er ikke en umiddelbar forklaring på hvorfor antallet af TMG timer er gået ned.



Øvrigt statistisk materiale findes i bilag 1.

Flysik

SLV har følgende formulering angående flyvesikkerhed i reultatkontrakten:

*ICAO har den internationale målsætning, at det absolutte antal havarier på verdensplan ikke må stige. Det er SLVs målsætning for flyvesikkerhedsniveauet, at luftfart i Danmark og dansk luftfart i udlandet ikke skal medføre tab af menneskeliv eller alvorlig personska-
de. Flyvesikkerheden (safety) skal derfor løbende forbedres for henholdsvis den er-
hvervsmæssige og den ikke-erhvervsmæssige luftfart.*

Målet er opfyldt for ikke-erhvervsmæssig luftfart, hvis et løbende 10-års gennemsnit af summen af havarier eller hændelser udviser en faldende tendens i kontraktperioden. Ved opgørelsen af målet skal det fremgå, hvordan statistikken fordeler sig på hhv. havarier og hændelser.

I DSvU er vi glade for at SLV nu også lægger vægt på vore havarier og hændelser, og ser frem til en dialog om dette vigtige emne.

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

	Antal hava- rier	Antal starter pr. havari	Havarirate total	Mark- landings- havarier	Mark- landinger	Havarirate marklandinger
2000	17	3648	0,27	5	439	11,39
2001	13	4450	0,24	5	356	14,04
2002	20	3224	0,33	7	416	16,83
2003	19	3449	0,29	8	464	17,24
2004	8	7507	0,15	2	349	5,73
2005	10	5916	0,16	3	287	10,45
2006	18	2982	0,35	4	361	11,08
2007	6	8825	0,11	4	644	6,21
2008	8	6435	0,16	0	200	0,00
2009	12	4407	0,23	3	223	13,45

Tabel 2

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

Vi holder os stadig under niveauet. Den er 0,17, men det skal ikke blive en sovepude, for raten har været stigende de sidste 3 år. Den skal vendes i 2010!

Vi havde heldigvis ikke alvorlige personskader i 2009.

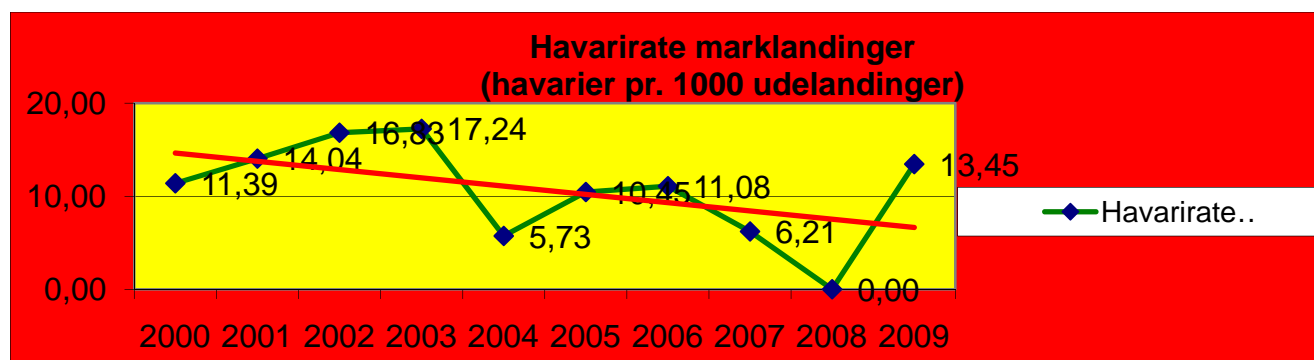
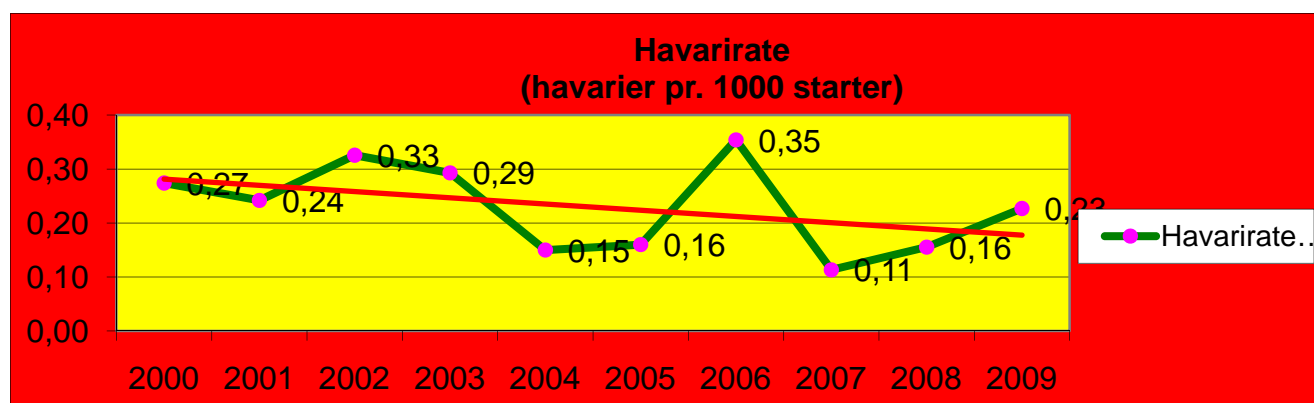
Omkring marklandingshavarier, så har vi ikke en umiddelbar forklaring på, at den er så høj i 2009. En af forklaringen kan naturligvis være, at det statistiske grundlag bygger på re-
lativt få marklandinger, men det må ikke blive en sovepude.

Faktuelt var der 3 udelandingshavarier i 2009, hvoraf de 2 var i udlandet i ukendt terræn.

Vi skal nok alle være opmærksomme på, at selv om vi har stor erfaring, så har vi ikke nødvendigvis erfaringer i bjerge eller højtliggende terræn.

En anden forklaring kan være "turboflyene", hvis andel stiger. Der kan være en tendens til at man for sent accepterer, at nu skal man lande/starte motoren, og at man ikke har den tilstrækkelige rutine i at starte motoren, som dermed får meget fokus, og at man derved ikke har den fulde koncentration på den situation man har bragt sig i.

Det er endvidere tankevækkende, at 25 % af alle havarier sker under uddannelsesflyvninger.



Rejseholdet har desværre ikke fået besøgt så mange klubber i 2009 som vi havde målsat. De sidste klubber har nu fået en opfordring til at komme med mulige datoer til rejseholdets besøg, evt. ved at flere små klubber slår sig sammen og laver en fælles klubaften. 2010 skulle gerne være året hvor vi kunne starte en ny runde rejsehold.

Rejseholdet har fokus på en del af de problemstillinger, som erfaringsmæssigt ofte leder til havarier. Et par af emnerne er udelandinger, flyvning på TMG, flyvning med svævefly med hjemhentningsmotor (turbo) og MYB/PDM. Der er også nogle klubber der indenfor de sidste år har fået helt nye bestyrelser og dette er også noget fysikudvalget holder øje med. Det er altid sundt med nye øjne, men lige med hensyn til fysik, så skal vi passe på og holde fast ved det vi har lært ved (dyrekøbt) erfaring. Op i mod ca. halvdelen af vore havarier kan tilskrives MYB/PDM fejl og ikke håndelags relaterede fejl. Derfor er dette emner der vil få særlig stor fokus fremover.

Uddannelse af piloter

På certifikatområdet går udviklingen hen imod et fælles basiscertifikat, forkortet til LAPL (Light Aircraft Pilot License), hvor visse basiselementer indenfor teori, er fælles og kan bruges, uanset om man vil flyve svævefly, motorfly, ballon eller helikopter m.m. alene for sin fornøjelses skyld. Der vil også ske nogen kreditering af færdigheder opnået på f.eks. svævefly, hvis det senere skulle være interessant at flyve en flyvemaskine. Hele lovgivningen på certifikatområdet (NPA 2008-17b) er nu ude i høring og uddannelsesudvalget har nærlæst de områder der berører os og har indsendt vores CRD (høringssvar) hertil

Flere klubber anvender nu simulator i undervisningen af piloter på forskellige niveauer. Der er flere simulatorer på trapperne og et par af projekterne er virkelig seriøse "generation II" simulatorer.

Der er endnu ikke erfaring nok til at komme med en egentlig konklusion på, hvad der kan spares på en uddannelse til S-certifikat. Efterhånden som erfaringerne dukker op, vil flysim-normerne blive justeret.

FTST (Fast Track Soaring Training) er nu godkendt som en permanent mulighed i grundskolen, og der arbejdes på at få UHB ajourført med disse normer.

Instruktørkurser

Der er i 2009 afholdt ét HI-kursus og ét FI-kursus. Der var 15 deltagere på HI- og 9 på FI-kursus. Alle deltagerene bestod. Kun én kursist blev afvist før kursus pga. for lavt timetal. Der er ikke i 2010 forberedt muligheden for at afholde et 3 I-kursus, idet der de sidste 4 foregående år ikke har været behov herfor.

I modsætning til tidligere år, kan vi glædes over at Instruktøraspiranterne var "grundigt klædt på" ved kursusstart, lad dette gentage sig i 2010.

S-kontrollanternes virke

S-kontrollanternes virke var desværre i 2009 under det gennemsnit som vi ifølge UHB'en har forpligtiget os til at udføre som en del af vores egenkontrol. Der blev på FC- og S-kontrollantmødet i januar måned sat fokus på dette punkt, således at vi i 2010 igen skulle opfylde vores forpligtigelser. Det skal præciseres at udover at opfylde kravet om egenkontrol, har disse inspektioner dog primært til formål at sætte fokus på fysik og driftsstabilitet i klubberne og bringe erfaringer og viden imellem klubberne.

Der er i 2009 ansøgt om udstedelse af 74 S-certifikater. Dette er en fremgang på 21 % i forhold til 2008. Lad os gentage dette i 2010!

S-teori

Muligheden for at forbedre niveauet for elevernes beståelse, er fortsat til stede. Der bør gøres en større indsats for at gøre eleverne parate til prøven og dermed hæve niveauet samt den viden eleverne besidder.

Klubber i nærheden af hinanden, bør gå sammen om undervisningen, hvilket vil lette byrden i de enkelte klubber, især dem med begrænsede resurser. S-teoriudvalget har set på muligheden for at kunne tilbyde undervisningsmaterialer til S-teori lærerne, men da teorien til de nye LAPL certifikater er anderledes bygget op, venter vi med at udarbejde materiale, indtil vi kender dette indhold eksakt.

MATERIELOMRÅDET

CAMO

På materielområdet er det stadig vores arbejde med at få vores værkstedsgodkendelse og CAMO godkendt, så vi igen kan arbejde på vores fly, der har højeste prioritet.

Som et af de sidste lande implementerede Danmark Part-M den 28. september 2009 på den absolut sidst mulige dag. Efterfølgende gav SLV os 2 måneders dispensation, så vi kunne arbejde sæsonen ud. De havde herefter ikke mulighed for at give os yderligere dispensation, så indtil vores godkendelser er på plads, har vi ingen rettigheder til at frigive fly, og de kan ikke få udstedt/fornyet ARC.

I skrivende stund er godkendelsen desværre endnu ikke på plads. Der vil stadig blive arbejdet hårdt på, at godkendelsen er på plads inden flyvesæsonen. Den hænger i en tynd tråd, men der er netop iværksat nødprocedurer, så generne forhåbentlig bliver minimale.

Vi har herefter en stor udfordring foran os, for alle fly skal have et individuelt vedligeholdelsesprogram, som skal godkendes af den CAMO som vi endnu ikke har. Herefter skal flyet fysisk inspiceres af en specielt udnævnt "CAMO-kontrollant" for at der kan udstedes et nyt ARC.

Hvor mange vi får af disse kontrollanter er uklart. Første oplæg gik ud på, at vi ville få 5 kontrollanter til vores ca. 500 fly. Det bliver uoverskueligt for en frivillig organisation.

Vi arbejder på at få et korps på ca. 25 kontrollanter, svarende til ca. det antal S-kontrollanter vi har, og så alle lidt større klubber får en.

Værkstedsgodkendelse

På værkstedssiden regner vi også med snart at være klar, men de fleste klubledere må gøre sig klart, at hvis der skal arbejdes på et klubværksted, så skal dokumentationen af arbejdet og kvaliteten af det værktøj der anvendes på værkstedet, være i orden, ligesom der bliver stillet krav til IT-udstyr. Det giver for nogles vedkommende en minimal ekstraudgift.

Alle materielkontrollanter skal også overføres til EASA systemet – Part-66(L). Vi forventer ikke at denne proces bliver problematisk.

BREDDEOMRÅDET

Udviklingskonsulent

På repræsentantskabsmødet i marts 2008 blev det vedtaget at DSvU skulle arbejde videre med ansættelse af en breddekonsulent.

Der blev opslået en stilling til besættelse pr. 01.04.2009. Dette lykkedes ikke. Først pr. 01.06.2009 lykkedes det at få ansat en konsulent.

Dette skete under lidt kaotiske forhold, idet DSvU på samme dag som kandidaterne var indkaldt til samtale, fik en mail fra unionens kontaktperson i DIF om, at han var sparet væk pr. samme dato i forbindelse en større sparerunde hos DIF.

HB valgte at afholde ansættelsessamtalerne. Vi "fandt" Rolf Grosbøl blandt ansøgerne. Grundet den meget specielle situation DSvU var sat i af DIF, måtte vi dog bede om forståelse for Unionens situation.

Det var bydende nødvendigt at få afklaret om DIF stadig stod bag ansættelsen af en fuld-tids breddekonsulent. Efter nogle dages uvished blev det bekræftet fra DIF at vi stadig var med i deres planer for 2009. Rolf Grosbøl blev herefter ansat pr 1.06.2009. Stadig på lidt specielle vilkår. DSvU havde ikke indgået aftale om indhold af arbejdet i 2009 med DIF.

I 2009 har Rolf derfor brugt tiden på at sætte sig ind i Unionens måde at arbejde på. Taget kontakt til klubberne for møder. Arbejdet med den breddepolitik der står indskrevet i UHB. Det har resulteret i forslag til justeringer og deraf justeret handleplan.

Denne er blevet gennemgået på et møde d. 13. januar 2010 med Unionens kontaktpersoner i DIF.

Vi har fået "håndslag" på at arbejde med klubudvikling, klublederudvikling, Udvikling af koncept for 10 til 14 årige på simulator og f. eks Condor, arbejde for flere kvinder i Unionen m.m. Endelig blev der givet grønt lys til at udviklingskonsulenten må afsætte tid til at udvikle Unionens hjemmeside til et brugbart værktøj for alle ovennævnte pkt.

Endelig forventer DSvU at udviklingskonsulenten kan gøre os bedre til drage nytte af fordelingsnøglens muligheder.

Juniorudvalget

Juniorudvalget har igen i år været på banen med en række initiativer. To af udvalgets medlemmer har været på seminar for unge ledere.

Unionen forventer at juniorudvalget og udviklingskonsulenten finder sammen i et frugtbart udviklingsarbejde for juniorer, men det har været svært for ham at komme i dialog med juniorudvalget.

Friluftsrådet og DIF

DIF har indført et nyt begreb: **Grønt forbund**. Det går på at forbundene til stadighed skal arbejde for en grønnere adfærd. Det gælder både i forhold til naturen og vores omgivelser.

Vi er godt på vej, idet DSvU er repræsenteret i de 23 kredse, som friluftsrådet har inddelt Danmark i. Her afpasser vi vores adfærd i forhold til "vore naboer". På den del der vedrører påvirkningen af naturen har DIF en række krav.

Unionen vil tage kontakt til DIF i løbet af 2010 for at få afklaret, hvad der skal til for at DSvU kan opfylde kravene.

DIF har haft et formuleret miljøkodeks i lang tid (siden 1997). Så lang tid, at DIF's repræsentantskab i foråret 2008 vedtog et revideret og opdateret miljøkodeks.

Det fælles kodeks udtrykker idrættens hensigtserklæringer på natur-, miljø og planlægningsområdet og forpligter både DIF og specialforbundene til hensynsfuld benyttelse af naturen. Det reviderede kodeks resulterede i, at specialforbund, der ønsker, at tænke klima og miljø ekstraordinært meget ind i det daglige arbejde, kunne få det positive stempel 'grønt forbund'.

SVÆVEFLYVECENTER ARNBORG

Arnborg Analysen

På repræsentantskabsmødet den 21. februar 2009 vedtog repræsentantskabet at der skulle gennemføres en analyse driften på Arnborg. Analysen skulle gennemføres ud fra nedenstående kommissorium vedtaget på repræsentantskabsmødet:

1. Nedsætte en arbejdsgruppe med bred repræsentation - der har til opgave at gennemføre en grundig analyse af de faktiske omkostninger forbundet med drift og vedligeholdelse af Arnborg anlæg.

2. Herefter opstille et veldokumenteret forslag til, hvad pilotafgift/flyveafgift for klubmedlemmer hjemhørende klubber på Arnborg skal være fremover.. Målet er, at alle relevante omkostninger fuldt og helt afspejles i prissætning – og der i rimeligt omfang skeles til den faktiske markedsværdi af de pågældende ydelser.

3. Arbejdet skal være tilendebragt senest 30. september 2009.

Som konsekvens heraf nedsatte Hovedbestyrelsen en gruppe i overensstemmelse med beslutningen, bestående af repræsentanter fra:

- a. Nordsjællands Flyveklub (som forslagsstiller)
- b. Repræsentant fra klubberne hjemmehørende på Arnborg
- c. Arnborg Bestyrelsen
- d. Vestjysk Svæveflyveklub (som repræsentant for klub der flyver fra egen plads)
- e. Aviator – Aalborg Svæveflyveklub (som repræsentant for klub der flyver fra offentlig plads).

Gruppen afleverede i september 2009 sin analyse med følgende konklusion.

Analyse gruppen er på det foreliggende grundlag ikke i stand til at komme frem til en enig konklusion, hvorfor det er op til hovedbestyrelsen at træffe den endelige beslutning om pilotafgiftens fremtidige størrelse.

Resultatet blev forelagt på formandsmødet, i overensstemmelse med referatet fra repræsentantskabsmødet 2009, og er hermed uddebatteret.

Svæveflyvecentret

Mange af de rutinemæssige opgaver på Centeret blev i 2009 løst af centerleder Peer Larsen, indtil han fratrådte i sommeren 2009, af slæbepiloten H.C. Christensen og i vid udstrækning også repræsentanter fra de fastboende klubber på Arnborg.

Arnborg bestyrelsen har holdt 6 møder i 2009.

Referater fra disse møder har løbende været offentliggjort på Unionens hjemmeside.

I foråret 2009 dannede der sig en initiativgruppe, der mente, at det "forliste" projekt om en transportvognport burde genoplives.

Arnborgbestyrelsen har afholdt et møde med gruppen – og efter at være forelagt en beregning om økonomien bag projektet, anbefaledes det HB, at der blev arbejdet videre med det, og der er nu nedsat en projektgruppe, der arbejder på sagen.

Forudsætningen for, at der kan opføres en transportvognport i området ved hangar 2 var, at området, der ligger i landzone kan frigives til byggeri, og det har været en af Arnborgbestyrelsens større opgaver i 2009 at opnå en såkaldt landzonetilladelse for området bag hangar 2 og det område der ligger syd for adgangsvejen.

Efter en række forhandlinger med Teknik og Miljø afdelingen ved Herning kommune, er begge områder frigivet til byggeri.

Næste opgave vil blive at få udarbejdet en ny lokalplan for centerområdet, og når denne er på plads en ny miljøgodkendelse.

Udover de normale svæveflyvekonkurrencer, lagde centeret i juli plads til at DULFU kunne opholde sig en uge og i en forlænget weekend i august havde Dansk Ballonunion DM med centeret som udgangspunkt.

Vi er medlemmer af Borgerforeningen i Arnborg og fra møder her ved vi, at vi nyder stor respekt og popularitet blandt borgerne.

Vi mener, at det er vigtigt at fastholde dette, og derfor afholder vi fra tid til anden en nabo-dag.

En sådan fandt sted i forbindelse med Dansk Ballonunions DM. Det var Unionens juniorudvalg, der stod for arrangementet, som var meget vellykket.

Kantinen

Også i 2009 har Kirsten Christensen med fast hånd passet kantinen. Det er dejligt altid at møde hende, der sammen med hele hendes medarbejderstab gør alt for at vi svæveflyvere kan få en god betjening, og dette til trods for, at hun ofte er oppe mod ulige vilkår, som f.eks. perioder med dårligt vejr, hvor vi til sidste flygter fra centret, med mindre omsætning for hende til følge.

Motorfalkerne

Vi kommer jo ikke udenom at nævne såvel vores gamle SF 25 C, OY-XPN som Rotax-Falken OY-HXP. XPN blev sidst på flyvesæsonen langtidsudlejet til en af vore klubber, da vi måtte se i øjnene, at det ikke var muligt at opnå en acceptabel pris ved salg, og vi samtidig havde pladsmangel i hangaren.

Dette skyldes at HXP nu også optog plads – desværre uden at den blev flyveklar. Det er der flere årsager til, men en af de væsentlige er, at vi i begyndelsen af året desværre måtte se i øjnene, at unionens budget var meget stramt. Med en så stram økonomi så HB sig nødsaget til at foretage indskrænkninger, hvilket der er redegjort for andetsteds.

Det betød et væsentligt større arbejdspress på den tilbageværende arbejdsstyrke, der i forvejen var hårdt presset med at få etableret værkstedsgodkendelse og CAMO, at få ansøgt om udstedelse af EASA-luftdygtighedsbeviser og Luftdygtighedseftersynsbeviser (ARC) foruden de daglige gøremål. En henvendelse fra administrationen om at få hjælp til papirarbejdet forblev resultatløst, formentlig fordi det lå lige i begyndelsen af flyvesæsonen.

HB er løbende blevet orienteret om prioriteringen af arbejdsopgaverne, og selv om det var utilfredsstillende for alle – også HB, måtte det tages til efterretning, at de daglige opgaver sammen med ansøgninger om udstedelse af nye dokumenter på medlemmernes fly samt udfærdigelsen af beskrivelsen af vores værkstedsorganisation og CAMO havde højeste prioritet.

Det forventes at HXP er flyvende inden udgangen af marts måned 2010.

KONKURRENCE

Danske konkurrencer

Der har i årets løb været afholdt de sædvanlige nationale konkurrencer: DM, SAC og termikligaen. Vi må endnu en gang konstatere at deltagerantallet sagtens kunne være højere.

DM / SunAir Cup

DM 2009 blev afholdt i den sædvanlige periode mellem Kr. Himmelfartsdag og pinse (20.5 – 3.5) i klasserne Standard, 15-meter og 2-sædet med hhv. 15, 17 og 10 deltagere. Som sædvanligt blev konkurrencen styret af Poul Hørup, og efter at han har stået i spidsen af konkurrencen i mange år må det konstateres at forbindelserne op til vejrguderne er ved at være meget veletablerede. I hvert fald blev det til 8 konkurrencedage og masser af flyv-

ning til piloterne. Stor tak til Poul Hørup og hele hans team for det store arbejde og den fremragende ledelse af konkurrencen.

SunAir Cup blev afholdt i perioden 26/7 – 5/8, altså den sædvanlige periode hen mod sommerferiens slutning. Under Mogens Hansens og hans teams kyndige ledelse blev konkurrencen atter i 2009 en stor succes, med i alt 6 flyvedage. Mogens var forhindret af familiære årsager i at være til stede de første dage, men heldigvis lykkedes det at finde en afløser indtil Mogens kom. Udover selve SAC-klassen blev der afholdt DM i 18-meter, klubklassen samt for juniorer med hhv. 15, 15 og 10 deltagere, mens SAC klassen havde i alt 11 deltagere. Takket være et meget generøst sponsorat fra SUNAIR er det vel den konkurrence i hele verden der har de flotteste præmier i form af flybilletter rundt omkring i verden. Stor tak til SUN-AIR og Niels Sundberg for at stille disse billetter til rådighed.

Udenlandske konkurrencer

Modsat de danske konkurrencer er der en stigende interesse for at deltage i andre udenlandske konkurrencer end EM/VM. Blandt andet har der atter i 2009 været stor deltagelse til Pribina Cup i Slovakiet, men også andre konkurrencer i Slovakiet og Ungarn har haft deltagelse fra Danmark med meget fine resultater. Det er en positiv tendens som vi kun kan glæde os over.

Tilsyneladende prioriterer mange piloter det at vejret er nogenlunde sikkert højt og kører derfor gerne flere tusinde kilometer med traileren bagpå bilen for at flyve konkurrence et sted med større sandsynlighed for godt vejr end vi kan tilbyde herhjemme. Det beviser at interessen for konkurrenceflyvning er stor men også at piloterne har større forventninger til flyvningen end tilfældet har været tidligere. Nu må det være op til DMI at sørge for bedre vejrtilbudsforhold i Danmark (selv om det kan være svært at overgå vejret til DM 2008) så vi kan konkurrere med udenlandske konkurrencer på lige vilkår.

EM

Vi har deltaget i begge afdelinger af EM i Nitra (Slovakiet) hhv. Pociunai (Litauen).

I Litauen deltog Christian Wistisen og Hans Chr. Christensen i klubklasse, mens Jan Brandt Jørgensen som den eneste deltog i standardklassen. Vi skulle også for første gang have haft en deltager med i 2-sædet klasse, men private ting gjorde at denne deltagelse må udskydes til næste gang. Christian Wistisen placerede sig på en flot 10. plads – ikke dårligt af en EM-debutant, mens Hans Chr. Nøjedes med en mere beskedne placering som nummer 19 ud af de 29 deltagende piloter. I standardklassen blev Jan placeret som nummer 17 ud af 25 deltagende piloter.

I Nitra stillede vi med Arne Boye-Møller og Ulrik Eilert i 18-meter klassen samt Henrik Breidahl i 15-meter. Resultatmæssigt blev det en meget svingende oplevelse at følge konkurrencen set med danske øjne. Især Arne havde meget gode dagsplaceringer, men desværre også en del off-days så det i sidste ende blev til en relativ beskedne 12.plads på trods af 2 dagssejre og flere gode placeringer. Hvis man skal blande sig i toppen kræves det at der (næsten) ingen dårlige dagsplaceringer er. Henrik i 15-meter klassen kom ind på en flot 8.plads takket være stabil flyvning gennem hele konkurrencen. Ulrik sluttede på en 26.plads i 18-meter klassen.

Der er ingen tvivl om at der findes danske piloter der har potentialet til at nå helt til tops i internationale konkurrencer. Vi har gennem de sidste mange konkurrencer regelmæssigt

vundet dagssejre – som dansker er det efterhånden sjældent at vi ikke kan glæde og overmindst en dansk topplacering hver dag. Det vi mangler er først og fremmest evnen til at levere topplaceringer hver dag. Det behøves ikke nødvendigvis at være dagssejre, men placeringer hver dag over 90% af dagsvinderens point er næsten et must for at vinde konkurrencerne.

Kvinde-VM

Vi var også i 2009 repræsenteret ved VM for kvinder der denne gang foregik i Szeged, Ungarn. Helle Lundgren var ene om at forsvare de danske faner i standardklassen, hvor hun takket være en flot 6.plads repræsenterede Danmark på smukkeste vis.

Vi har i Danmark ikke den store bredde inden for svæveflyvning på kvindesiden. Til gengæld fik vi endnu en gang bekræftet at de få piloter vi har rent faktisk er i stand til at levere flotte resultater gang på gang og at vi sagtens kan klare os i toppen.

Juniorer

Også juniorerne har været ”i ilden” i 2009. Verdensmesterskaberne blev afholdt i Finland hvor Danmark stillede med fuldt hold i begge klasser. Danmark stillede op med Rasmus Ørskov som det rutinerede indslæt, mens der var VM-debut for Kristian Larsen, Morten Bach og Jens Stigsen. For Rasmus’s vedkommende var det samme problem som i Nitra der gjorde at han ikke blev bedre placeret end en samlet 17.plads: Mange flotte dagsplaceringer men også en enkelt udelanding og et par dårlige dagsplaceringer kostede så mange point at det ikke var muligt at opnå bedre placering end tilfældet blev. Kristian Larsen fik en 22 plads ud af 46 piloter – ganske flot af en debutant – mens Morten Bach og Jens Stigsen blev nummer hhv. 16 og 30 i standardklassen med 36 deltagere. Rasmus er nu blevet for gammel til at deltage i junior.konkurrencer, men debutanterne viste alle gode takter og at der er håb om at vi også fremover vil have dygtige juniorer.

Talantarbejdet

Talantarbejdet i 2009 har været på forholdsvis beskedent niveau, hvilket primært skyldes at vi i en periode ikke har haft en talenttræner. Heldigvis har Nikolai Larsen ”meldt sig under fanerne” som talenttræner, og i 2009 har han deltaget i Sun-Air Cup i 2-sædet klasse sammen med et talent. I 2010 vil indsatsen på området blive styrket i forhold til de seneste par år, og det er forventningen at vi i løbet af et par år er oppe i ”fulde omdrejninger”. DSvU har ikke tidligere haft en person der udelukkende skulle tage sig af talenter – det har altid været kombineret med posten som træner for juniorer. Det har vist sig svært at have fokus både på junior-nationalholdet og talenter, idet begge poster er meget tidskrævende. Det er vores håb at klubberne vil bakke op omkring talenttræneren og tage imod tilbudene og selv gøre en indsats for at finde og udvikle talenter. Det er fra denne gruppe vi skal finde fremtidens klubledere, instruktører, materielkontrollanter og verdensmestre.

PR

Birgitte Ørskov er blevet udpeget som den ansvarlige inden for konkurrence-PR. De seneste år har vi primært rettet indsatsen internt mod vore egne medlemmer i form af hjemmesider for konkurrencer af interesse (DM, SAC, EM, VM etc). Takket være Birgittes indsats har vi opnået en vis interesse også udadtil med artikler i bl.a. Herning Folkeblad og Vejle

Amts Folkeblad, men vi må stadig erkende at det er svært at trække de store overskrifter med mindre en dansker vinder et internationalt mesterskab.

I 2010 er der planer om at etablere en hjemmeside udelukkende for konkurrenceområdet, eller rettere: Et område inden for www.dsvu.dk der redigeres og vedligeholdes af personer med tilknytning til KU. Formålet er primært at profilere konkurrenceområdet indadtil og skabe interesse blandt danske svæveflyvere for også at konkurrere.

Resultatoversigt

DM

15-meter klasse

1. Johnny R. Jensen
2. Arne Boye-Møller
3. Henrik Breidahl

18-meter klasse

1. Arne Boye-Møller
2. Mogens Hoelgaard
3. Jan Schmeltz Pedersen

Standardklasse

1. Jan Brandt Jørgensen
2. Poul-Kim Larsen
3. Jan W. Andersen

Klubklasse

1. Thorsten Mauritsen
2. Rasmus Ørskov
3. Martin Hansen

Junior

1. Rasmus Ørskov
2. Morten Bach
3. Finn Toft

2-sædet klasse

1. Steen Elmgaard m.fl.
2. Henrik Gormsen m.fl.
3. Ole Arndt m.fl.

SunAir Cup

1. Ole Arndt
2. Nicolai og Andreas Larsen
3. Niels Ternholt

Termikliga

Vinder 1. division: SG-70

Vinder 2. division: Østsjælland

Vinder 3. division: Aalborg Aero Sport

Individuelt, gruppe A

1. Mogens Hoelgaard
2. Arne Boye-Møller
3. Per Winther

Individuel, gruppe B

1. Øjvind Frank
2. Jan Hald
3. Thomas Laugesen

Individuelt, gruppe C

1. Lars Ternholt
2. Thomas Leander
3. Jesper Sørensen

Danske rekorder**Følgende 18 flyvninger er registreret i 2009 som Danmarksrekorder**Rekorderne er listet i datoorden.

Pilot: Ole Arndt & Mogens Fahlgren
Dato: 3.12.2008
Flyvning: Fri distance Ud og hjem
Start: Corowa, New South Wales, Australien
Flytype: DuoDiscus
Præstation: 631,5 km
Kategori: D2 National rekord, Tosædet B

Pilot: Ole Arndt & Mogens Fahlgren
Dato: 3.12.2008
Flyvning: Målflyvning Ud og hjem
Start: Corowa, New South Wales, Australien
Flytype: DuoDiscus
Præstation: 629,9 km
Kategori: D2 National rekord, Tosædet F

Pilot: Birgitte Ørskov
Dato: 28.12.2008
Flyvning: Målflyvning lige linie
Start: Corowa, New South Wales, Australien
Flytype: LS 10/18m
Præstation: 203,6 km
Kategori: DF National rekord for kvinder E

Pilot: Birgitte Ørskov
Dato: 28.12.2008
Flyvning: Målflyvning over 3 vendepunkter
Start: Corowa, New South Wales, Australien
Flytype: LS 10/18m
Præstation: 534,0 km
Kategori: DF National rekord for kvinder H

Pilot: Jørgen Thomsen
Dato: 14.01.2009
Flyvning: Målflyvning Ud og hjem
Start: Corowa, New South Wales, Australien
Flytype: LS 10/15m
Præstation: 831,5 km
Kategori: D15 National rekord, max-15m F

Pilot: Jørgen Thomsen
Dato: 14.01.2009
Flyvning: Fri distance Ud og hjem
Start: Corowa, New South Wales, Australien
Flytype: LS 10/15m
Præstation: 834,2 km
Kategori: D15 National rekord, max-15m B

Pilot: Anders M. Andersen
Dato: 16.01.2009
Flyvning: Hastighed 300 km ud og hjem
Start: Bloemfontein, Sydafrika
Flytype: JS-1
Præstation: 151,18 km/t
Kategori: D National rekord O

Pilot: Jørgen Thomsen
Dato: 19.01.2009
Flyvning: Fri distance Ud og hjem
Flytype: LS 10/18m
Start: Corowa, New South Wales, Australien
Præstation: 854,2 km
Kategori: D National rekord, Åben klasse B

Pilot: Jørgen Thomsen
Dato: 30.01.2009
Flyvning: Målflyvning Trekant(FAI)
Flytype: LS 10/15m
Start: Corowa, New South Wales, Australien
Præstation: 859,2 km
Kategori: D15 National rekord, 15meter G

ORGANISATION

Personalesituationen på center og unionskontor havde i 2009 ikke nemme kår at arbejde under. På grund af en anstrengt økonomi var vi desværre nødt til at tage afsked med Søren Hornbak og Peer Larsen. Det er aldrig behageligt at afskedige folk, men vores økonomiske situationen nødvendiggjorde det desværre.

Vi har godt nok ansat en udviklingskonsulent, men han må ikke beskæftige med egentlige driftsopgaver jfr. aftalen med Danmarks Idrætsforbund, som delvis finansierer hans løn, så afviklingen af den daglige drift på unionskontoret er til tider anstrengt.

Arbejdsbyrden bliver ikke mindre af, at DSvU nu også skal bestyre en CAMO, og HB arbejder derfor med alternative finansieringsmuligheder for yderligere arbejdskraft.

Samtidig har vores direktør meddelt at han agter at lade sig pensionere pr. 1. januar 2011. Vi har igangsat ansøgningsprocedurer for ansættelse af en ny konsulent, men status kendes pt. ikke. Der er dog ingen tvivl om, at den kommende konsulent får en tung arv at løfte.

Vi skylder vore medarbejdere ros for deres indsats under de til tider vanskelige og utaknemlige arbejdsforhold de er blevet budt – og det gælder for alle os medlemmer af DSvU, at vi skal være opmærksomme på, at det for vort personales vedkommende ikke nødvendigvis er deres hobby, der er deres arbejde. Vi er alle som deres arbejdsgivere forpligtede til at sikre de har et rimeligt arbejdsmiljø, således som vi selv kræver det på vores arbejdsplads.

DSvU fejrede i 2009 sit 75 års jubilæum. Det var glædeligt at så mange mødte op til receptionen midt på dagen. Hvis vi ikke har udtrykt det tidligere, så er der en stor tak til alle som deltog, og også tak for alle gaverne.

AFSLUTNING

HB ønsker at udtrykke sin tak til alle, der har arbejdet for positive løsninger i det forløbne år. Det har været et år, hvor der i særlig grad har været brug for at trække på klubbernes opbakning, hvilket vi også føler vi har fået. Også en særlig tak til vore sponsorer og frivillige, som er med til, dels at gøre konkurrencer mulige og attraktive og dels at give Svæveflyvecenter Arnborg et udseende, der gør at besøgende gæster kan opleve det som et professionelt center.

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

EFTERSKRIFT

Det er vores håb, at den fremtidige debat må blive bred, konstruktiv og målrettet til gavn for dansk svæveflyvning, og at alle må forstå at respektere hinandens meninger, uanset om de ikke er sammenfaldende med egne.

Bilag 1

Statistisk materiale 2000 - 2009

