

# OY-SIK

Nummer 2 · 2007



Tema: **Fly på  
register**

Statens Luftfartsvæsen



# Indhold

Vi er skam stadig aktive! .....	3
• Tema	
Dokumentation i kassevis .....	4-8
Nye EASA regler .....	9
Import af svævefly .....	9
Krav til dokumenter .....	9
OY-XXX nummerplade .....	9
• Case	
Strandet i Norge .....	10-14
Læs mere på <a href="http://www.slv.dk">www.slv.dk</a> .....	15

## Den tunge papirgang...

**Det handler om at være godt forberedt - også når det gælder køb og import af privatfly, der skal på dansk register eller ved en fornyelse af luftdygtighedsbeviset.**

Intet føles bedre end at blive ejer eller medejer af et fly. I SLV vil vi gerne kunne garantere dig, at du hurtigt og smertefrit kan få udstedt et luftdygtighedsbevis og en OY-nummerplade, og det samme gør sig gældende ved et genfornyet luftdygtighedsbevis. Af hensyn til flyvesikkerheden kræver reglerne, at SLVs tilsyns-afdeling ikke bare besigtiger flyet fysisk, men også gennemgår og kvalitetssikrer et utal af papirer og dokumentation på flyet. I den proces kan du selv være med til at arbejde for, at sagsbehandlingen kommer på rette kurs, hvis du har samlet og forberedt al den dokumentation, som er nødvendig.

I mere end et år har flyejere, værksteder og myndigheder måttet arbejde med nye regler udstedt af EASA på luftdygtighedsområdet. Alle parter har med

stort engagement arbejdet sig igennem den første svære periode med fortolkning og tilpasning af måden, hvorpå tilsynet med fly nu skal foregå. Og det har til tider været en tung papirgang...

I dette nummer af OY-SIK kan du i temaartiklerne læse mere om, at vi i SLV faktisk smøger ærmerne op, når et fly skal besigtiges. Desværre har vi ikke ressourcerne til at agere som konsulenter, så det gælder for dig om at vælge et værksted og en mekaniker, der kan hjælpe dig med at navigere gennem sagsmappens akter og sørge for, at de rigtige papirer bliver udfyldt med det rette indhold og sendt frem til os.

*Tina Larsen*



*En luftfartsinspektør i SLV er i gang med at øje logbøgerne igennem for at se, om der er eventuelle afvigelser i de registrerede antal flyvetimer og landinger. Normalt er der kun et par logbøger, men det hænder, at der på GA-fly er bunkevis af logbøger.*

### OY-SIK er udgivet af SLV

#### Ansvarshavende udgiver:

Kurt Lykstoft Larsen, luftfartsdirektør  
Daglig redaktør: Tina Larsen

**Redaktion:** Henrik Sandum, Per Veingberg, Henning Christensen, Tina Larsen, Ole Lynggaard, Torben Jørgensen, Lars Jensen, Jørgen Lolk Larsen, Peter Udsen og Keld Zülow

**Fotos:** Per Kreutzmann og Tina Larsen

**Korrektur:** Bert Martinsen

#### Layout og grafisk produktion:

Reidar & Partners ApS. (SKI-leverandør)  
Miljøcertificeret papir

**Opslag:**  
4500

Magasinet distribueres vederlagsfrit til flyveklubber, unioner, luftfartsskoler, flyvepladser, Flyvemedicinsk Klinik og flyvelæger. Magasinet kan du også downloade fra [www.slv.dk](http://www.slv.dk)

Informationerne i OY-SIK er tænkt som generel flyvesikkerhedsmæssig information.

Næste nummer udkommer september 2007  
Deadline: 1. august 2007  
ISSN 1603-2330

Adr.  
Att.: OY-SIK  
Statens Luftfartsvæsen  
Ellebjergervej 50  
2450 København SV  
Tlf.: 36186000  
Mail: [oysik@slv.dk](mailto:oysik@slv.dk)

# Vi er skam stadig aktive!



**SLV har den samme fokus på flyvesikkerheden inden for privatflyvningen, som det har været tilfældet den seneste årrække.**

Af Henrik Sandum, SLV

Selv om der fra flere sider har været vedvarende ryster fremme om, at SLV ville droppe den særlige indsats for at højne flyvesikkerheden inden for privatflyvningen, er dette absolut ikke tilfældet.

SLV har tværtimod brugt årets første måneder til at etablere en ny organisation, som skal videreføre aktiviteterne i GAP Danmark (Good Aviation Practice).

Årets store "udfordring" bliver et Fly-in arrangement i Vamdrup den 25. august. Fly-in's vil fremover være afløseren for de kendte flysiktræf. Det første Fly-in vil komme til at omfatte landingsøvelser samt et antal workshops. I modsætning til tidligere vil der i år ikke være krav om tilmelding flere uger i forvejen; her er det i princippet godt nok bare at møde op i Vamdrup på dagen inden klokken 10.00. Vi vil selvfølgelig gerne have mulighed for at danne os et overblik over, hvem der kommer, så vi anbefaler, at piloterne et par dage inden arrangementet ringer på telefon: 25390159 (Henrik Sandum) og giver os en briefing om deltagelse.

Årets Fly-in vil for den praktiske flyvnings vedkommende bestå af kortbane landinger. Som et nyt tiltag i år, vil vi forsøge at videofilme sekvenser fra landingerne, som så efterfølgende kan ses/bedømmes. Derudover vil der blive arrangeret workshops inden for førstehjælp og start- og landingsdistancer, ligesom der vil blive stillet opgaver inden for meteorologi.

Årsagen til, at der i år lægges vægt på undervisning i førstehjælp, skal dels ses i lyset af adskillige opfordringer fra tidligere deltagere dels, at de danske privatpiloter ofte beflyver mindre øer, hvor der langt fra altid er kvalificeret hjælp i form af ambulance

eller læge til umiddelbar rådighed. Ofte skal hjælpen komme i form af en redningshelikopter. Samtidig er der sket meget radikale ændringer inden for førstehjælpen de seneste år, som det vil være godt at få styr på.

Som optakt til de praktiske øvelser i landing på kortbane vil der blive afholdt en workshop omhandlende start- og landingsdistancer. Med udgangspunkt i AIC B 11/05 vil vi se nærmere på, hvordan man korrekt udarbejder beregning af landingsdistancen for efterfølgende at se, om beregningerne så passer i praksis.

Vi er af naturlige årsager i fuld gang med planlægningen, hvorfor et endeligt program ikke foreligger endnu. Tjek derfor løbende SLV's website for detaljer om de kommende aktiviteter. Vanen tro vil der også i ugen op til Fly-in blive offentliggjort en meteorologisk forecast på hjemmesiden.



# Dokumentation i kassevis ..... at få et luftfartøj på register kan være en omfattende sag

36 tyske logbøger, flere ringbind med teknisk dokumentation, den nye danske rejsedagbog, den hvide, blå og røde tekniske logbog, flyvehåndbog, støjcertifikat mm.....

Så meget dokumentation må SLV gennemgå, før OY-NIC – et tidligere tysk indregistreret luftfartøj – kan komme på dansk register og få et luftdygtighedsbevis. Og som om det ikke er rigeligt, skal sagsbehandleren i SLV forholde sig til, at dokumentationen er på fransk, tysk og engelsk.

Af Tina Larsen, SLV

Når et GA-fly skal have udstedt et luftdygtighedsbevis, er antallet af dokumenter, som luftfartsinspektørerne i SLV skal forholde sig til, normalt i en lidt mindre skala. Men dér oplever de til gengæld ofte, at de mangler at få vigtige logbøger, ansøgninger eller andet sendt ind til Luftfartshuset med det resultat, at de enten ikke kan begynde sagsbehandlingen eller må stoppe op bedst, som de er i gang med sagsbehandlingen – til stor gene for ejeren, men også for SLV, da sagsbehandlingen forlægges eller udsættes, mens de rigtige dokumenter er undervejs i postsystemet....og alt imens står flyet på jorden.

Kendetegnende for SLVs luftfartsinspektører i kontoret for luftdygtighed er, at de har en faglig baggrund som certificerede flyteknikere og med mange års erfaring inden for luftfarten, således at de både er i stand til at godkende mindre luftfartøjer til privat brug, men også udfører inspektioner på svævefly, luftballoner, helikoptere og "jumbojetter".

Niels Erik Høiberg, en ud af tre luftfartsinspektører i kontoret for vedvarende luftdygtighed, der blandt andet har ansvar for import af luftfartøjer, er sagsbehandler på denne opgave. OY-SIK har været med ham i Jylland for at følge en helt almindelig arbejdsdag.

## Hvad har vi her?

Luftfartøjet er en Reims Aviation Cessna F172N fra 1980 med 9.784 timer og 27.605 landinger bag sig. Et relativt højt antal timer og landinger for et luftfartøj i denne klasse. Det har fløjet som skolefly og klubfly med flere forskellige ejere, men er vedligeholdt på relativt få værksteder - har blandt andet

været vedligeholdt på samme værksted i en næsten 20-årig lang periode.

"Først skal vi starte med at danne os et overblik over dokumentationen og få sat lidt struktur på opgaven, fx om der er ting, vi skal granskes nøjere og hvilke ting, vi kan gå lidt lettere henover. Det står forholdsvis hurtigt klart, at dette luftfartøj kan have fået nogen "tæsk" gennem tiderne: Godt 10.000 timer/28.000 landinger, skolefly og klubfly! Her skal dokumentationen specielt checkes for strukturskader, reparationer og diverse Service Bulletin inspektioner. På den anden side så har flyet været inde i et "kontrolleret" miljø, rent vedligeholdsmæssigt. Det har været på tysk register og er tilset årligt gennem det tyske "Jahrprüfung" system med tysk grundighed og orden "muss sein".

## Fra fransk til amerikansk typecertifikat

Niels Erik Høiberg starter med at finde det allerførste stykke dokumentation, der er udstedt, efter at flyet er kommet ud fra fabrikken: En Reims Aviation Cessna F172N, født i Frankrig år 1980, bygget i henhold til det franske typecertifikat Fiche No 77. Det blev efter 45 minutters prøveflyvning accepteret af de franske myndigheder, der herefter udstedte et eksport certifikat. Flyet kom på tysk register, med tysk LDB og med godkendelse til VFR-DAG flyvning.

"Det franske typecertifikat er på FRANSK, og her må jeg nok indrømme, at jeg burde have fulgt mere med i timerne i sin tid, da vi havde sprog i skolen. Fransk er ikke mit stærkeste område, men med tiden er der da et par franske gloser, der hænger fast fx aileron, fuselage, empennage - så det går da. Jeg skal undersøge om flyets typenummer og serial nummeret passer sammen - det gør det. Det gør det næste checkpunkt til gengæld ikke: Der er tilsyneladende nogle afvigelse i oplysningerne i det franske typecertifikat i forhold til det, som jeg umiddelbart kan finde frem til i de franske og tyske dokumenter og journaler. Den installerede motor-type passer ikke til det, som flyet er certificeret med. Nogle noter er bare ikke rigtigt til at forstå for en frankofil analfabet".

Niels finder den franske ordbog frem, men nej - den dækker ikke det tekniske udtryk.

"Men da luftfartøjet, alt andet lige, er en Cessna C-172, må jeg kunne finde et tilsvarende FAA type-



luftfartøj fandt jeg en regnefejl på +100 timer. Nu er spørgsmålet, om det betyder noget i det samlede billede, men mit gæt er et nej. På dette tidspunkt i luftfartøjets historie er der nemlig ikke umiddelbart skiftet nogen vitale dele som fx gangtidskomponenter. Jeg laver et notat, som jeg senere vil sammenholde med dokumentationen for eventuelle reparationer på luftfartøjet”.

Efter gennemgangen af de mange logbøger og de tekniske journaler er der noteret en del punkter, som skal undersøges nærmere. En teknisk tysk ordbog bliver nu flittigt brugt.

”Egentlig kan SLV forlange, at dokumentationen enten bliver oversat til dansk eller engelsk, men med det tyske går det nogenlunde, så det undlader vi i denne omgang. Det er straks værre, når der skal importeres et luftfartøj fra Rusland, Kina eller Japan – her slipper fantasien op, og der må tyes til tolke. SLV har omsætningstabel til det japanske kalender system, men det kinesiske er det lidt sværere med – der skal man finde ud af, om det var i hundens eller slangens år, og det er godt nok svært at læse de skrifttegn og få noget fornuftigt ud af det. Men vi plejer at få knækket nødden alligevel”.

Sagsbehandlerne i SLV skal ikke lave en 100 procent kontrol af den store mængde dokumentation. De plukker nogle ting ud, fx er SLV interesseret i at vide, hvad der er at vide om propeller, motor og understel, og så kigger inspektørerne selvfølgelig efter, om der har været nogle havarier, skader, eller om der er sket større ændringer på flyet, men igen de kan kun lave stikprøver.

Under ”ventileringen” af de mange side med kedelige rutineeftersyn, småreparationer og udskiftninger er der pludselig en reparation, der springer i øjnene og får en rynke frem i panden: ”Ups – der er skrevet noget her om en reparation af en ”Liese auspuff”. Hmm i Tyskland er de ekstremt hysteriske med støj, så

certifikat at støtte mig til. Og her er jeg noget mere på hjemmebane - rent sprogligt.

Held i uheld – Det viser sig nemlig, at der i indledningen på det amerikanske typecertifikat står, at typeansvaret, den såkaldte ”TC-holder” for Reims Aviation producerede Cessna F172N luftfartøjer med virkning fra den 11. december 2006 er overgået til Cessna i USA, og luftfartøjet nu skal følge de specifikationer, der er beskrevet i det af FAA godkendte ”Type Certificate Data Sheet” (TCDS A4EU revision 12). Og det stiller jo sagen i et helt andet lys – nu er det blandt andet de amerikanske AD-notes, der er gældende: Airplane Flight Manual, Service Manualer og Service Bulletins fra Cessna med den deraf følgende support. Og det hele på engelsk”.

### Et tårn af logbøger

De 36 logbøger er selvfølgelig helt utroligt meget. Normalt er der mellem to og tre logbøger til denne type luftfartøj brugt til privatflyvning. Ved en dansk godkendelse går et af myndighedskravene på, at inspektørerne i SLV skal gå logbøgerne igennem for at se, om der er eventuelle afvigelser fx i timerne: Om antal timer og landinger er korrekt indført i hver enkel bog. Der må ikke være huller i historikken, og det hænder, at der er regnet forkert i sammenlægningen af timerne.

”Vi ser tit regnefejl i logbøgerne, men det er kun store spring i timeantallet, som vi tager ad notam, for vi er jo ikke onde herinde i tilsynsmyndigheden. Ved gennemgang af logbog nummer syv på dette





luftfartøjet er tilsyneladende modificeret via en såkaldt STC (Supplemental Type Certificate) – og der er sat en lyd-dæmper på motoren. Hvornår er det sket? Og hvor er dokumentationen for det”?

Flere mapper med tyske papirer øjes igennem for at finde flere informationer om den mystiske lyd-potte, og til sidst er der gevinst: Der er foretaget en støjmåling, og bag på det stykke papir har den tyske mekaniker ”gemt” oplysningerne om installation af lyd-potten og den tilhørende STC dokumentation. Og her var der lidt interessant læsning nemlig, som der ofte er på en STC, nogle såkaldte ”Airworthiness Limitations”, som i dette tilfælde gik ud på at vedligeholdelsesprogrammet skulle udvides med et check og adskillelse af lyd-potten for hver 50 timer. Endnu et notat kommer over i bunken til de særlige aspekter, som Niels Erik Høiberg skal have fokus på under den fysiske inspektion. Og det skulle vise sig senere, at dette eftersynspunkt ikke var blevet tilføjet luftfartøjets vedligeholdelsessystem med det resultat, at der måtte foretages en adskillelse og inspektion af lyd-potten inden dansk LDB kunne udstedes.

”En anden, men ikke mindre interessant detalje ved STC’er er, at de skal være godkendt af EASA for at være monteret på et luftfartøj i en EASA medlemsstat – enten ved at være godkendt af en medlemsstat inden den 28. september 2003 (grand fathers right) eller af EASA efter den 28. september 2003. Specielt ved import af luftfartøjer fra 3. lande (USA og resten af verden) skal man være endog MEGET opmærksom på, om der er udført STC’er eller FAA Form 337 reparationer/modifikationer, og om disse modifikationer er godkendt i EASA.

Dette bør gøres INDEN man underskriver en købskontrakt, da det ellers kan blive endog særdeles kostbart og tidskrævende at få godkendt en modifikation/reparation. Det er specielt i denne forbindelse, at det kan være tilrådeligt at søge sagkyndig hjælp ved ”gør-det-selv-import” af luftfartøjer. Selv professionelle får, ind imellem, brændt fingrene på en STC sag. ”Gør-det-selv” folket får det med næsten usvigelig sikkerhed. I det aktuelle tilfælde havde ejeren allieret sig med et dansk Part 145 autoriseret værksted og fabriksgodkendt Cessna Service Center. De havde gennemgået flyets dokumentation og klargjort luftfartøjet til udstedelse af luftdygtighedsbevis. Det danske værksted havde



haft nok at se til, for selvom luftfartøjet tilsyneladende har været vedligeholdt af den samme tyske mekaniker igennem ca. 20 år, havde den nye danske ejer været nødsaget til at få værkstedet til at gennemgå en lang række ældre Service Bulletins, som desværre ikke var noteret, som udført i flyet tekniske journaler. Endvidere havde værkstedet krydset de tyske LTA'er med de amerikanske AD-notes og danske LDD'er, så der var en komplet AD-note status på luftfartøjet. Og dem, der har prøvet det, ved det er et stort arbejde".

Konklusionen af den papirmæssige gennemgang bliver, at luftfartøjet lever op til certificeringskravene, men der er i alt 12 punkter, der skal undersøges nærmere ved den fysiske tiltrædekontrol.

"Jeg må indrømme, at det havde været langt nemmere, hvis de tyske værksteder havde sørget for at vedligeholde et Service Bulletin Statement – en oversigt, der samlet viser status på udførte Service Bulletin på luftfartøjet. Ud af den store mængede information har jeg noteret mig, at flyet har gennemgået en større reparation rent strukturmæssigt, nemlig en forstærkning af halestrukturen, og at der i alt har været tre større reparationer på flyet i forbindelse med uheld. Udover dette har det danske værksted udført en række Service Bulletiner, inspektioner og en struktur reparation omkring de forreste dørrammer".

### Dokumentation af tiltrædekontrol

Ved afslutningen af dokumentgennemgangen skal der tages kopier af alle vigtige dokumenter. SLV skal samle dokumentation på, at flyet er luftdygtigt, og i dette her tilfælde skal der godt nok tages mange fotokopier, men det er vigtigt at have et bevis på, at der fx er lavet ændringer på flyet. SLV skal til en hver tid kunne dokumentere, hvad det er inspektørerne siger ja eller nej til. Udover selve dokumentgennemgangen skal luftfartøjets registreres i SLV database system, "T-systemet". Det vil sige, at alle data vedrørende luftfartøjet og dets udstyr skal tages ind i databasen. Der kan herefter printes en række dokumenter ud – EASA Certificate of Airworthiness, EASA Airworthiness Review Certificate, EASA Noise Certificate, Godkendelsesforside til flyvehåndbogen. Luftfartøjets rejsejournal og tekniske journaler skal godkendes, underskrives og stemples.

Der checkes med registreringskontoret, om luftfartøjet er korrekt slettet fra det tidlige register, og om alle aspekter om ejerforhold og forsikring er på plads. Der bestilles et registreringsbevis, og alle luftfartøjsdokumenterne samles i en blå folder til ejeren.

Til sidst kommer det, som SLV finansieres gennem – aktivering af gebyrerne!

### Den fysiske kontrol

Så går turen til Jylland – luftfartøjet står i Tirstrup Lufthavn. Al dokumentation skal med under den fysiske tiltrædekontrol, så Niels Erik Høiberg er glad for sin lille vogn på hjul – et kærkomment hjælpemiddel. Iført en blå kittel og med spejl og lygte i hånden går han i gang med inspektionen af OY-NIC. Alt bliver omhyggeligt besigtiget - lige fra flyets motor, slanger, instrumenter, tjek om alle flydele er originale og en gennemgang af flyet for skrammer og revner. Niels støtter sig til checklister, og går kronologisk frem. Luftfartøjets udstyr bliver kontrolleret op i mod kravene i BL-12 og andre relevante BL'er. Enkelte "findings" bliver skrevet ned i arbejdsprotokollen, og Niels bruger sammenlagt to dage på tilsynet ude i marken inklusiv transport til og fra Jylland. (Det var i dagene lige efter den





store snestorm, der lagde Djursland ned, så det var en "spændende" tur ud af de små veje til Tirstrup Lufthavn).

"Selvom dette fly har 9.784 timer og 27.605 landinger på bagen, bærer det præg af at være velholdt, og det vedligehold, der er udført på flyet i forbindelse med klargøringen, ser rigtig pænt ud. Ejeren får til opgave at overføre supplementer og data fra den originale tyske flyvehåndbog til den nye FAA Airplane Flight Manual og sørge for at tilpasse oplysningerne til lige præcis dette fly.

Anmærkningslisten gennemgår jeg med værkstedet, der som oftest har en forklaring på de punkter, der har været lidt uklare omkring. Vi aftaler, hvorledes de fundne mangler afhjælpes og til hvilken termin. Værkstedet afslutter de sidste små arbejdsopgaver på luftfartøjet, og efter at luftfartøjet har fået et Part 145.50b "Certificate of Release to Service" kan jeg udlevere flyets dokumenter".

### Ressourcer

Dette luftfartøj har virkelig lagt beslag på store arbejdsmæssige ressourcer i forbindelse med en udstedelse af et luftdygtighedsbevis. Det kan ofte være en omstændelig affære at importere et ældre luftfartøj – især fordi det kan være svært for ejerne at fremskaffe den nødvendige dokumentation. Dog kan SLV ikke i dette tilfælde klage over mangel på dokumentation, denne gang var den ligefrem overvældende.

"Det hænder, at vi må stå for skud fra enkelte kunder, der klager over for lang sagsbehandlings-

tid, men alt afhængig af omfanget og kvaliteten af bl.a. dokumentationen kan vi tage luftfartøjer ind indenfor en acceptabel tidsfrist. Det, der ofte giver anledning til utilfredshed i forbindelse med sagsbehandlingstiderne, er, at den dokumentation, der indsendes til SLV, ofte er så mangelfuld, at det ikke er muligt at påbegynde en sagsbehandling. På ansøgningen om udstedelse af luftdygtighed og i den tilhørende vejledning er der listet en række dokumenter, som skal indsendes sammen med ansøgningen. Denne liste skal opfattes som et minimumskrav til den indsendte dokumentation, og er der store mangler her, kan sagen komme til at henligge, indtil kunden klager over, at der ikke sker noget. Først den dag, hvor den komplette dokumentation er modtaget, bliver der tildelt en sagsbehandler og aftalt en dato for tiltrædekontrol. Nogen gange, når en tiltrædekontrol eller en fornyelse af et luftdygtighedsbevis er gennemført med et tilfredsstillende resultat, er jeg blevet spurgt, om jeg selv syntes, denne inspektion virkelig har bidraget til luftdygtigheden på luftfartøjet – og der er svaret; Nej, heldigvis ikke!! Det er ikke SLVs ansvar at sørge for at et luftfartøj er luftdygtigt, det er alene ejerens".



## Nye EASA regler

### ... får betydning for luftdygtigheds beviser for fly til privat brug

Nye EASA-regler i forbindelse med udstedelse og fornyelse af luftdygtighedseftersynsbevis (Airworthiness Review Certificate – ARC) er under udarbejdelse. Det nye EASA bevis vil fremover kun have en gyldighed på et år, hvor de hidtil gældende regler talte tre års luftdygtighed. Reglen gælder for alle privat fly, der har et luftdygtighedsbevis med en MTOM på 2.730 kg og derunder og som ikke benyttes til udlejning eller erhvervsmæssig flyvning.

”For at kunne sikre, at alle ejere af luftfartøjer til privat brug fortsat kan være i besiddelse af et gyldigt bevis efter de nye EASA-regler vil SLV løbende informere brugerne om regler og overgangsordninger på SLVs website og via AIC-systemet”, siger Peter Udsen, kontorchef i kontoret for luftdygtighed.

Læs fx mere om de nye kommende regler i AIC B 08/07

## Import af svævefly

### ... gode råd med på vejen

1. Du skal sikre dig, at svæveflyet er i overensstemmelse med svæveflyets TCDS (Geräte Kennblatt).
2. SLV anbefaler, at en DSvU Materielkontrollant checker dokumentation og svævefly i forbindelse med køb af brugte svævefly i udlandet.
3. Det er meget vigtigt, at dokumentationen er komplet fra ny og frem.
4. Eksport Luftdygtighedsbevis kan blive aktuelt, såfremt dokumentationen er mangelfuld.
5. SLV fraråder at du køber et svævefly, som ikke er type-certificeret i fabrikationslandet.
6. SLV anbefaler at du som hovedregel kun køber svævefly/motorsvævefly, som er EASA certificerede.
7. Såfremt svæveflyet ikke tidligere har været på EASA register, skal det EASA typecertificeres. Ved køb af nyt svævefly bør du sikre dig at du får indført i købsaftalen, at fabrikanten skal sørge for EASA typecertificering. Ansøgning om EASA typegodkendelse bør du fremsende hurtigst muligt.
8. Såfremt der på svæveflyet er udført større reparationer, er det meget vigtigt, at der foreligger detaljeret myndighedsgodkendt dokumentation for reparationen. Lad som hovedregel være med at købe svævefly, hvor der er foretaget større reparationer.

#### Note:

Hvis du ønsker at købe et beskadiget svævefly i udlandet for reparation og opbygning i Danmark, så vær helt sikker på, at reparationen kan udføres på dertil godkendte værksteder eller i DSvU regi i overensstemmelse med Unionshåndbogen.

Større reparationer skal godkendes og være udført i overensstemmelse med, hvad der er anført i EF 1592/2002.

Reparationer skal altid udføres i overensstemmelse med godkendt arbejdsgrundlag.

## Krav til dokumenter

### - ved udstedelse af LDB skal SLV bruge følgende:

1. LDB og evt. eftersynsbevis (Airworthiness Review Certificate, ARC)
2. Støjcertifikat/støj grundlag
3. Flyvehåndbog (AFM / POH)  
Forside med godkendelse  
LEP og revisions status  
List of supplements & forside af alle supplements  
Limitations  
Støj (hvis det findes i AFM)  
Weight & Balance data
4. Export statement (Export C of A) (fra fly udenfor EASA)
5. C of A og Airworthiness Review Certificate (fra fly indenfor EASA)
6. Recommendation for udstedelse af ARC.
7. Registreringsbevis fra tidligere registrering
8. Part 145 Certificate of Release to Service (CRS)
9. Weight & Balance data
10. Grundspecifikation og udstyrsliste
11. Alterations & Modifications
12. Major repairs / Statement
13. Aircraft Journey Logs
14. Airframe Logs
15. Engine Logs
16. Propeller Logs
17. APU Logs
18. Components, Hard time controlled
19. Form 1 / Form 8130-3 & Workshop reports (components)
20. Maintenance due list
21. Workorder / workpack
22. Andre historiske tekniske records
23. Synsrapport for svævefly
24. AD-note lister
25. ST / STC / ANN
26. Type Certificate Data Sheet

### Hvorfor en

## OY-XXX nummerplade

For at få lov til at flyve i dansk luftrum skal et fly som hovedregel have et gyldigt registreringsbevis. Og hvis du skal bruge et fly til privatflyvning og du er bosat i Danmark, skal flyet som udgangspunkt være indregistreret i Danmark.

Et fly kan kun registreres i Nationalitetsregistret, hvis der foreligger et gyldigt dansk luftdygtighedsbevis eller hvis du har opnået en dansk flyvetilladelse og et midlertidigt registreringsbevis fx til hjemflyvning fra udlandet.

Alle danske fly symboliseres med bogstaverne OY.

Det er nationaliteten, der bl.a. afgør hvilket lands love det enkelte fly er underlagt.

# Strandet i Norge

## ....Piper Arrow III's pilot traf den rigtige beslutning



To tidspunkter fik betydning for, hvordan de sidste par dage i Trysil i Norge skulle forløbe – nemlig tidspunktet for den planlagte afgang med kurs mod Danmark med ok-flyvevej, men hvor flyet ikke ville afsted. Og dagen efter, hvor flyet meget gerne ville afsted, men hvor vejret ikke spillede med.

Af Per Kreutzmann

Daggry, 14. marts 2002. Overskyet, let nordlig vind. Vejen regnvåd. Grønholt, Nordsjælland – vi har aftalt at mødes kl. 06.30. Kaptajn Preben og hans besætning (altså Preben) byder os velkommen ombord på en Piper Arrow III. Flyvetiden har Preben beregnet til 2 timer og 35 minutter. Da vi slipper Grønholt's sorte asfalt, trækker landingsstellet op, stiger og svinger nordefter, fortæller Preben os for en ordens skyld, hvor redningsvesten er placeret: "... i lommen foran Dem". Angiveligt får vi ikke glidehøjde nok på strækningen over Kattegat mellem Anholt og svenskekysten – jeg gætter selv på, at vi ikke kan nå land, hvis motoren skulle sætte ud. Som lovet klarer det pludselig op, da vi glider ind over kysten syd for Göteborg. Preben stiger til 6000 fod, hvor OY-ELL ligger så stille, at et fyldt bæger med

gammel dansk ikke skulper over. Svensk skærgård lige under os, mindre fjorde, spredt bebyggelse og små samfund, fjelde og ødemark, der i et fantastisk skue giver os bare et lille billede af storheden og skønheden i den svenske natur. Lyset er blændende og knivskarpt. Der er uendelig sigt. Vi passerer den usynlige grænse til det norske højland, og har snart Oslo fjorden på venstre side. Jeg kan se, at Oslo er vågnet og morgentrafikken er i tiltagende. Knitren og knasen. Gardemoen Traffic Control melder sig i Preben's head-set og overtager overvågning af og kontrollen med Prebens foruddefinerede og indtelefonderede flyveplan. Henning lytter koncentreret med fra co-pilot sædet. Mikael og jeg sidder bagest, knipser løs og taler om løst og fast inspireret af det store rum, ydmyghed og om, at 'ned skal vi nok komme'.

### Indflyvning til Gardemoen

"OY-ELL, you are cleared for landing on runway zero one". Vi bliver puttet ind mellem to morgenafgange på Gardemoen. GPS'en har holdt os på ret kurs, og Preben lægger rutineret Piper'n ind på en glidebane til den vestligste runway, sætter Piper'n på zero one og bremser, men afbrydes i manøvreren af mere skratten i øregangen: "Oscar Yankee Echo Lima Lima please expedite!!" Eller sagt på godt

*Fire kolleger i en alt andet end arbejdssituation – egentlig sjovt at opdage hinandens private sider, der i virkeligheden ikke ligger så langt fra rollerne og facaderne på jobbet.*

dansk: "Se at få lettet røven og kom væk fra banen, hvem f... tror du at du er?". Vi hilser pænt på en Boeing 737 fra Finnair og et par DC9'ere fra SAS, der utålmodigt har ventet på vores touchdown. Vi taxi'er væk fra zero one og bliver dirigeret ind forbi en mindre ankomsthale, hangarer og lufthavnsbygninger. Preben beder om at bliver dirigeret videre til 'tanken'. Det lykkedes ikke tankpasseren at forklare os logikken i, at deres egen olie og forædlingsproduktet benzin skal have denne "hold-da-op-hvordan-kan-de-gøre-det-så billigt" pris. Heldigvis viser det sig, at den mange hestekræfter 4-hjuls-trækker er rigeligt udstyret med opladede batteri elementer på sit lad og lange-nok startkabler. Da jeg ikke kan sige at have den store forstand på flyvning, siger jeg ikke noget, da Piper'n igen skal skubbes i gang. Men motoren kører som smurt, når først den er kommet i gang, det må jeg sige!

#### På finalen til Trysil Flyveplads

Efter lufthavnsbureaukrati står vi nu og venter på igen at blive puttet ind mellem to afgang. Preben gennemgår rutinemæssigt tjekliste og startprocedurer. "You are cleared for take-off". Vi beordres til at starte modsat de andre store drenge?? Nåååå, for ikke at blive hvirvlet ind i noget jet-strøm, smart – det vidste jeg da godt. Herresving til højre og så igen på ret nordlig kurs. Koordinater på næste waypoint står lysende digitalt i GPS'en med angivet flyvetid. Stik nord går det nu over endeløs norsk fyrskov med spredte hvide pletter. Tager næsten pusten fra mig. Mikael, der nu er co-pilot, vender sig om og peger ud af frontvinduet og i horisonten ser vi nu i silhuet en markant majestætisk knold, der

i frostklart hvidt lys fra morgensolen rejser sig over trægrænsen og viser os vej. Henning råber til mig, at dét er Trysil fjeldet. Det er jo dér, vi skal hen! Da vi nærmer os 'fjeldet' skal vi finde grusbanen, som ingen af os kender. Preben har talt med Ragnar i telefonen. Ragnar passer Trysil flyveplads, og har lovet at rydde banen for sne i dag og have ekstra fuel i dunken, hvis vi nu skulle få brug for det. Banens koordinater er naturligvis indkodet i GPS'en, men vi spejder alligevel ivrigt efter alle de hvide pletter, vi kan få øje på – der er den, næ ik' alligevel, dér!! Næ. Den eneste, der ikke gætter er Preben, der stoler på instrumenterne, og inden vi andre ser den, er Preben allerede under indflyvning. Midt i skoven ser jeg nu tydelig en aflang hvid rektangel i forlængelse af Piper'ns næseparti. Kridhvid som nyfalden sne, nu har Ragnar vel ikke svigtet os? Da vi hænger over landingsbanen ser vi nu, at Ragnar har ryddet den løse del af sneen væk, jeg kan nemlig tydelig se isen!



#### Isglat bane

Touchdown – denne gang på en af de blå pister tænker jeg. Preben bremses. Bremses. Bremses og bremses. Flosklen om, at tiden går i stå strejfer mig, men udskridningen udebliver heldigvis. Piper'n lystreer blindt og farten tages af. Bag snedriverne ser vi frakørslen, og bag endnu et par driver står Rag-

nar og vinker. Godt at se dig Ragnar! Han dirigerer os med norske fagter så tæt på en holdeplads som muligt. Fantastisk optur – godt gået Preben!! – men også dejligt med fast grund under fødderne igen. Pas på, der er isglat. Vi fejrer den vellykkede landing med dansk eksport tuborg øl på dåse. Skål Ragnar. Vi blændes næsten afsolens genskin i sneen.

Efter at have skubbet Piper'n på plads, tilbyder Ragnar at køre os til Trysil eller rettere Fägeråsen på den modsatte side af fjeldet, hvor vi har lejet en hytte. Syv timer efter take-off har vi fundet hytten, klædt om og lejet udstyr i Høyfjells centeret i Fägeråsen og taget den første tur ned af 1'eren. Det er for stort og det er for vildt. Højfjeldssol, et par graders frost, præparerede pister, colaer i fjeldhytten, ned i "ægget" i Franz Klammer stil og vilde sving med bævrende knæ og lårbasser, der syrer rigtig til. Det er livet – lige nu i det mindste.



### Hjemrejsedag

Søndag morgen, ikke en vind. Det er stadig mørkt, men klokken er da ellers 7.00? Forklaringen er skyer og tæt tåge. Vi kan ikke se fjeldet – det er da ikke flyvevejr!!

Preben skal have klart vejr, forholdsvis lang sigt og ingen eller højtliggende skyer. De første par timer går med rådslagning og god tid til morgenmad. Preben taler med "Voldborg" i Kastrup, der ikke vil love noget. Sjælland er pakket i tåge og lave skyer. Der er dog tegn på nogen opklaring sidst på dagen. Planen er klar, vi skal ramme asfalten i Grønholt inden kl. 18 – og dermed inden det bliver mørkt. Det vil sige, at vi skal slippe isbanen senest

kl. 15.00, der skal være tid til alternativ destination. Vi satser på opklaring og handler efter det. Vi trækkes en sidste gang op af Trysil fjeldet og kører ned af 1'eren til Fägeråsen, hvor vi skal aflevere det udmærkede udstyr og afregne. Vi tager en taxa til Trysil flyveplads. Da vi drejer fra Trysil hovedvejen, lægger vi mærke til Trysil Kro & Camping, der ligger på modsatte side af hovedvejen. Bidende koldt i dag. Det er til gengæld klaret op: "Vi har flyvevejr", siger Preben. Humøret er højt. Hjemrejse forventninger – det har været nogle fede dage. Den friske luft og norsk høyfjells sol har sat sine spor. Vi trækker OY-ELL ud fra sin holdeplads. Trækstangen i næsehjulet og fast greb om propellen. Preben har aftalt med Ragnar, at vi kan supplere Piper'ns egen strømforsyning med et ordentlig 'los' bag i ved hjælp af en kraftig oplader. Klokken er godt 13.30 – vi er i god tid. Med max power på strømforsyning og oplader sætter Preben sig nu ind og gør klar til start. Høj elektrisk summen, og Piper'n stemmer i også ivrig efter at komme hjem til lidt varmere himmelstrøg. Propellen tager tilløb til det knitrende brag af en start, der om et øjeblik vil forpuste luften og forhindre al konversation. Om et øjeblik vil vi med tegnsprog af Preben blive dirigeret ind på plads. Op på vingen i stormstyrke med kastevinde fra propellen, der blæser ned langs flyets hvide slanke krop. Braget udebliver dog. Propellen tager godt nok en hurtig elastisk omgang, og en til ..... og en mere.

### Der ydes starthjælp til OY-ELL

Hvorfor lyder den som den gamle Toyota en vinterdag i Nuuk for 30 år siden? Landingslysene er tændt. Hey! Godt nok. Nu kører det. Preben slukker for strømmen. Venter et øjeblik og prøver igen. Denne gang ledsages den i slowmotion roterende propel af et forkølet host, der giver et gip i os – nu starter den! "Prøv igen Preben!! Den var lige ved at være der. Prøv igen. Kom nu! Gør du det rigtig"? Den starter ikke. Mens temperaturen falder drastisk, prøver Preben igen og igen. Nu lyder Preben som Mr. Fawcett i 'Halløj på badhotellet', i det afsnit, hvor han ikke kan starte sin gamle Morris. Ja, et par af gloserne genkender jeg da. Mikael og jeg kigger på hinanden. Hvad er nu det for noget? I løbet af eftermiddagen dukker et par lokale flyveklubmedlemmer op og ser først interesseret til. Inden længe deltager de lystigt i problemløsning og flere forsøg.

Hov! Pludselig lugter her fælt af benzin. Det drypper ganske enkelt fra motorrummet. Det skal det gøre, nå pyha – overskudsbenzin. Drukner den mon? Nye forsøg. Hvorfor drypper der ikke uforbrændt benzin ud af udstødningen, er et andet spørgsmål, der hænger i luften. Der hentes æter fra tankstationen, der sprøjtes direkte ind i motorrummet, mens Preben gør endnu et forsøg. Men ..... OY-ELL gider bare ikke i dag.

Mens nordmændene og Preben gennemgår flyet på kryds og tværs, løber Mikael og jeg om kap ned ad banen. Vi gætter på, at temperaturen nu er minus 10 grader – det blæser også, så det føles virkelig koldt. Kl. er 15 – stadig rimelig sigt, vi kan stadig nå det. Da vi kommer tilbage, har de fundet en løs forbindelse på batteriet. Que? Er det så enkelt? Et kort øjeblik tænker jeg på, at et fly da ikke kan have en løs forbindelse!! Okay. Humøret stiger lidt igen. Vi har bare ikke noget at have optimismen i. Den starter ganske enkelt ikke i dag. Konklusionen er, at motoren formentlig er druknet i de mange startforsøg og skal stå og dampe af. Preben har siden nævnt, i efterrationaliseringens tegn, at flyet skulle have haft lov til at 'dampe' af dagen før i stedet for de mange startforsøg. Måske spillede ivrigheden efter at komme afsted og presset fra tidspunktet for deadline processen et lille puds.

### Vi opgiver

Der ringes til Danmark. Nu er gode råd dyre. Strandet i ødemarken. Den trygge hytte har vi leveret tilbage. Fingrene er følelseløse. Næsen løber. Den frostklare vind får øjnene til at løbe i vand. Vi har ingen mad. Hvad laver vi her? Kortsigtet planlægning nu. Vi kommer til at tænke på Trysil Kro & Camping. Kaffe! Vi trænger til en kop skoldhed kaffe nu. Fire skygger vandrer nu let slukøret ned gennem skoven med tasker og knirkende fodtrin i sneen. Ingen biler på parkeringspladsen. Da vi nærmer os indgangen, ser vi et håndskrevent skilt i vinduet: ”Stängt”, det betyder da ikke 'åben', gør det? Der er børn i lokalet, kan vi se. Henning banker på. Først peges på skiltet – så forbarmer de sig over os og åbner døren. På klingende norsk fortæller lilleemor at vi må køre op til Trysil – det ligger 10 km længere op af vejen. Hvorfor fortæller hun os det – det ved vi udmærket godt. Men hvor er vores bil spørger hun? Aha!! siger vi – nej netop!

Vi nærmede os lige så stille den fastsatte planlagte deadline for afgang, og tidspunktet kunne ikke rykkes. Det var vigtigt for Preben, at der var tid til at finde alternativ landingsplads inden mørket. Hvor vi andre måske kunne overtales til at satse på, at vi uden problemer kunne nå Grønholt direkte med mindst mulig margen, ja så kunne jeg godt mærke, at flyveplanen ikke var til diskussion, og vi stillede ingen spørgsmål ved det.

På den ene side var vi alle selvfølgelig ærgerlige over ikke at kunne komme hjem lige 'nu', men på den anden side måske også lidt lettede over, at vi ikke alle skulle bidrage til hvilken beslutning, der skulle tages med hensyn til flyet og flyvningen. Det gjorde det nemmere at forlige os med vores situation, der var, som den var, og det var så vores nye udgangspunkt. Da det ikke længere handlede om flyvning (ikke direkte i hvert fald), blev debatten endelig sluppet løs og processen med afdækning af muligheder og løsninger tog kaotisk fart, og vi kunne nu være med alle sammen. At Preben ikke tog med os andre hjem på alternativ vis skyldtes, at flyet var hans ansvar, og at han ville have det med hjem ved først givne lejlighed.

### I nedtrykt stemning

Et par timer senere er vi ved at være tøet op. Kromutter diskede op med sort varm kaffe – det ser lidt lysere ud nu. Krofatter står pludselig i bagdøren. En høj bredskuldret nordmand med blodsprængte fremskudte stirrende øjne. Meget snakkesalig. Kan vi sove her i nat? Krofatter og kromutter udveksler blikke. Hvis vi vil tage til takke med det, de har (her lidt udenfor sæsonen) og vil betale, det det koster, er det okay. Vi har ikke rigtig noget valg og stedet er jo perfekt tæt på flyet. Hvad med aftensmad og morgenmad og kaffe, masser af kaffe? Jo, hvis vi vil betale det det koster, så er det okay. Vi får anvist en hytte nede i skoven i terræn'et bag ved kroen godt gemt væk fra vejen. Den skal varmes op først, så vi beholder skijakkerne på. Vi tænder også for et par kogeplader!

Mandag morgen. Sneen vælter ned. Jeg har nu lært, at det betyder, at der ikke er sigt nok til flyvning. Vi er nede. For moralens skyld vil vi dog tage op til flyet og børste sneen af det. Det er derudover vigtigt for Preben at afprøve teorien om den druknede motor.

### Ingen startproblemer mere...

OY-ELL, Piper Arrow III er glad for at se os. Er i mægtigt morgenhumør og klar til afgang.

Piper'n starter i første forsøg. Møgdyr. Da vi ser mod syd, kan vi ikke længere se rækken af fyrtræer, der omkranser banen. Det sner ganske enkelt for tæt nu. Og blæser.

Hætterne godt op om ørerne og hænderne begravet i lommerne.

Vi skubber flyet på plads og møder på vej tilbage til kroen Ragnar i sin hvide mercedes stationcar. Snak frem og tilbage om vejr og vind. Ragnar fortæller, at vi ikke skal regne med opklaring de første par dage, tværtimod! Morgenmad, rådslagning, kaffe, kortspil, rådslagning og opkald til og fra Danmark. Preben taler med Kastrup – ingen opklaring de første par dage. Hvad gør vi? En klassisk afvejning af mulige scenarier, fordele og ulemper og individuelle hensyn og synspunkter. Henning ringer til SAS: Er der ledige pladser fra Gardemoen til Kastrup – vi afdækker stadig muligheder. Der er plads, men en ordinær ruteenkeltbillet koster kr. 3.000,- "Øhhh", jeg kan høre, at Henning 'staver' sig igennem beløbet, har han hørt rigtigt? Trysil Expressen kører forbi kroen een gang i timen til Oslo – på ca. tre timer. Hvad med en bil? Der er også plads på Oslo færgen i aften. Preben beslutter sig til at blive ved Piper'n. Den skal med hjem ved først givne lejlighed. I lyset af vejrudsigten og hensyn til private gøremål, aftaler m.m. tegner der sig lige så stille et scenarie, at Henning, Mikael og jeg tager hjem ... .. og efterlader Preben på Trysil Kro og Camping.

Der var aldrig tvivl hos mig om, hvem der i denne situation havde kommandoen. Det var Piper Arrow III's pilot, Preben. Faktisk var der på intet tidspunkt debat om Prebens beslutninger, ikke engang tilløb til at beslutninger evt skulle diskuteres eller debatteres. Uanset private hjemlige gøremål og aftaler samt hensyn til familie, arbejde mm ville vi ikke kunne gøre os nogen forhåbninger om at søge kompromiser mht flyvningen. Jeg lærte (uden at vi nu skal dramatisere turen alt for meget), at der ikke er noget der hedder kompromiser, når vi taler om sikkerhed i flyvning. Preben havde ansvaret for flyvningen, og ingen af os udfordrede ham på det. Tanken om, at en given pilot i en tilsvarende situation ville kunne komme ud for gruppepres, strejfede mig undervejs. Vores lille team's sammensætning var perfekt, og vi kendte godt indbyrdes vores formelle og uformelle hierarki – jeg tænkte efter-følgende på, hvor vigtigt det er, at sammensætte et hold eller 'crew' i større fly, hvor det er vigtigt at holdet fungerer, og de rigtige beslutninger kan tages.





## Sprogtest snart en realitet

**Misforståelser mellem pilot og flyveledelse kan være en afgørende faktor ved flyveulykker – sprogtest skal optimere sikkerheden**

Selvom antallet af ulykker og flyvehavarier generelt er faldende, er der stadig en forhøjet risiko ved misforståelser opstået på grund af dårlige sprogfærdigheder. Derfor er der på internationalt plan nu taget initiativ til at stramme op på regler for udstedelse og fornyelse af et luftfartsradiocertifikat.

”SLV vil fra marts 2008 indføre en mundtlig sprogtest, og vi er begyndt implementeringen af de nye bestemmelser i dansk lovgivning. Vi har fundet det mest hensigts-

mæssigt at indføre de nye regler i BL 6-08 - Bestemmelser om certifikater for betjening af radioanlæg i luftfartsradiotjenester, og vi forventer, at den nye BL 6-08 træder i kraft primo år 2008”, siger luftfartsinspektør Jesper Longsholm Skov.

Du kan løbende følge arbejdet med den nye BL via vores website. Her kan du bl.a. tilmelde dig et nyhedsbrev, der udsendes, når vi passerer milepæle fx når vi udsender den nye version af BL 6-08 på høring.

## Klar kommunikation

**Nye procedurer for tale-radiokommunikation**

Med gyldighed fra den 1. juni 2007 har SLV udgivet 6. udgave af BL 7-14 - Bestemmelser om procedurer for tale-radiokommunikation.

BL'en er udvidet med et separat bilag – Bilag 2 - som indeholder fraseologier på såvel engelsk som dansk. Den danske fraseologi skal anvendes af piloter med et dansk radiocertifikat og det er SLVs håb, at VFR-piloter gør en aktiv indsats for at tillære sig den nye danske standardfraseologi – for med regler, der skal sikre ensartet brug af vendinger og fraser er vi alle godt på vej mod en klar forbedring af flyvesikkerheden.



## Nye helbreds krav

**Lempede krav til fornyelse af Medical Certificate**

Lempelserne tilgodeser de ”unge” piloter under 40 år, der slipper for at besøge en flyvelæge eller flyvemedicinsk hvert 2. år, som privatpilot skal fremover kun til fornyelsesundersøgelse hvert 5. år indtil det fyldte 40 år.

”SLV har med de nye internationale regler fået mulighed for at dele flere rettigheder ud til flyvelægerne bl.a. førstegangsudstedelse, og hjælp ved raskmelding”, siger luftfartslæge Susanne Josephsen.

Good Aviation Practice

# GAP



**ER DU HELT SIKKER...?**

BLIV MERE FLYVESIKKER

KOM TIL GAP FLY-IN I VAMDRUP LUFTHAVN

**LØRDAG D. 25. AUGUST KL. 10** **Danmark 2007**

VÆR MED I LANDINGSKONKURRENCEN, VIND PRÆMIER OG DELTAG I RELEVANTE WORKSHOPS.

OG SOM ÅRETS TRÆKPLASTER:

**SE DIN EGEN LANDING PÅ VIDEO!**



INGEN TILMELDING NØDVENDIG, TROP BLOT OP.  
AFHOLDELSEN AF ARRANGEMENTET AFHÆNGER AF VEIRET.  
DRILLER VEIRET OM LØRDAGEN FØRSØGES ARRANGEMENTET RYKKET TIL SØNDAGEN.  
ER VEIRET DÅRLIGT BEGGE DAGE RYKKER VI ARRANGEMENTET TIL EN ANDEN WEEKEND. TJEK  
OPDATERINGER PÅ HJEMMESIDEN [SLV.DK](http://SLV.DK) UNDER AFSNITTET PRIVATFLYVNING. ELLER  
RING TIL HENRIK SANDUM PÅ [MOBIL TLF: 25390159](http://MOBIL.TLF:25390159) FOR SENESTE NYT.

