



Til Svæveflyveklubberne

MEDDELELSE NR. 15

FLYVNING NR. 03

DATO: 12.05.09

**Revideret BL 8-10 – gyldig fra 1. maj 2009 – gælder nu også for svævefly og motorsvævefly**

I gennem flere år har motorflyverne haft mulighed for at gøre sig straffri, hvis de havde begået en overtrædelse af luftfartsloven, blot ved at indsende en såkaldt 8-10'er – hvilket er en rapport der beskriver hvad der er begået, som f.eks. indtrængen i kontrolleret luftrum uden klarering. Den skulle blot indsendes inden 72 timer.

På den anden side har lufttrafiktjenester, værksteder, operatører m.fl. været forpligtede til at gøre det samme, når de konstaterede sådanne overtrædelser eller særlige forhold.

BL 8-10 gjaldt blot ikke for svævefly og motorsvævefly, hvilket betød, at f.eks. en TMG-pilot reelt ikke kunne gøre sig straffri for en forseelse, hvor en motorflyvepilot kunne gøre det for den samme forseelse ved at indsende en 8-10'er.

Det var en klar forskelsbehandling som vi ved flere lejligheder har gjort SLV opmærksom på, og vi har tidligere opfordret til at indsende en 8-10'er hvis der var grund til det, uagtet den ikke gjaldt for os – og SLV har da også accepteret det i langt de fleste tilfælde vi har fået kendskab til.

Men nu er forskelsbehandlingen ophørt – vi får samme muligheder (pligter) som alle andre, idet der i den reviderede BL 8-10 nu står i pkt. 3.2:

*Denne BL gælder for*

- a. lufttrafik med luftfartøjer, der er optaget i det danske nationalitetsregister over luftfartøjer, jf. luftfartslovens kapitel 2, samt for udenlandske luftfartøjer, der opereres i henhold til en dansk driftstilladelse, jf. luftfartslovens § 4, stk. 2,*
- b. virksomheder/organisationer, hvis hovedforretningssted er beliggende inden for dansk område, og .....*

I pkt. 3.2.1 står der:

*3.2.1 Et luftfartøj betragtes som dansk, når det er dansk registreret eller opereres i henhold til en dansk driftstilladelse, jf. luftfartslovens § 4, stk. 2.*

Det må umiddelbart kunne tolkes derhen, at BL 8-10 ikke gælder, hvis man flyver i et fly med en udenlandsk registrering, medmindre der foreligger en flyvetilladelse fra SLV.

## Hvad er det så, vi som svæveflyvepiloter skal indberette?

I pkt. 5.1.1 står:

*5.1.1 For privatflyvning, bortset fra firmaflyvning og flyvning med turbinedrevne luftfartøjer, skal indberetning kun ske for de begivenheder, der er fremhævet med fed skrift i bilag 5 og som er relevante for den pågældende form for flyvning.*

**Disse begivenheder gengives på de sidste sider af denne klubmeddelelse, og vil senere blive indsat i UHB under gruppe 800.**

Traditionelt er der blandt svæveflyvere en vis skepsis ved at "anmelde sig selv" til en myndighed – det skulle jo nødvendigvis resultere i alvorlige sanktioner såsom inddragelse af certifikat o.l.

Af pkt. 4.1.1 fremgår:

I databasen må der ikke registreres navne eller adresser i søgbar form på enkeltpersoner.

*Anm. 1: En kopi af den originale rapport opbevares i databasen i 5 år, hvorefter den slettes. Der er ikke mulighed for at foretage tværgående søgninger i disse kopier.*

*Anm. 2: Statens Luftfartsvæsens personale, ansatte i andre dele af den offentlige forvaltning og eventuelle tilkaldte sagkyndige er under ansvar efter straffelovens §§ 152 og 152 a-e forpligtet til over for uvedkommende at hemmeligholde de indberettede oplysninger, jf. luftfartslovens § 89 b, stk. 2.*

Yderligere er der som en anmærkning i BL 8-10 noteret:

*Anm.: Den, der i overensstemmelse med bestemmelserne i denne BL har foretaget indberetning af en begivenhed, kan ikke for den pågældende begivenhed straffes for overtrædelse af luftfartslovens § 42, bestemmelser fastsat i medfør af luftfartslovens §§ 31, 52, 54, 82 eller 83 eller bestemmelser i EF-forordninger på områder, der omfattes af luftfartsloven, jf. luftfartslovens § 149 a.*

Hensigten med denne indberetningspligt er at få et indblik i, hvor der med fordel kan afsættes ressourcer til forbedring af flyvesikkerheden. Dataene registreres i en fælles europæisk database, hvorfra der kan trækkes oplysninger af statistisk art.

Hvis der er nogen tvivl om hvad der skal indberettes, er I velkomne til i påkommende tilfælde at rette henvendelse til Unionskontoret, hvor vi vil kunne vejlede.

Med venlig hilsen

**Dansk Svæveflyver Union**



Helge Hald

## **Piloter der udfører privatflyvning, herunder svæveflyve- og motorsvæveflyvepiloter skal indberette:**

### **1 Flyveoperationer *Aircraft Flight Operations***

#### .1 Operation af luftfartøj *1 Operation of Aircraft*

1.1.1 Risiko for kollision med et luftfartøj, terræn eller andet objekt eller anden risikabel situation, hvor en afværgemanøvre ikke var påkrævet (kørsel inklusive).

*Risk of collision with an aircraft, terrain or other object or an unsafe situation when avoidance action was not necessary (taxi operations inclusive).*

1.1.2 Uautoriseret baneindkørsel, hvor en afværgemanøvre ikke var påkrævet, eller afkørsel af rullebane, forplads eller standplads. (\*)

*Runway incursion, where no avoiding action was necessary or Taxiway, Apron or Stand excursions. (\*)*

1.1.3 En begivenhed, der medfører en sikkerhedslanding (f.eks. på grund af tekniske problemer eller vejrforhold).

*An event leading to a safety landing (e.g. due technical problems or weather).*

1.1.9 Mistet orienteringen i forhold til aktuel position eller et andet luftfartøj eller orienterings-/navigationsproblemer, der af sikkerhedsmæssige årsager kræver ATS-assistance (Air Traffic Service).

*Loss of position awareness relative to actual position or to other aircraft, or position awareness/navigation problems that for safety reasons, require ATS (Air Traffic Service) assistance.*

1.1.14 Forkert programmering, opdatering eller indkodning i udstyr, der bruges til navigations- eller præstationskalkulationer, eller anvendelse af forkerte data, der har betydning for flyvningens planmæssige udførelse, herunder fejl på anvendt GPS-udstyr (Global Positioning System) og i tilhørende databaser.

*Incorrect programming of, updating or erroneous entries into, equipment used for navigation or performance calculations, or use of incorrect data, that have influence on the planned execution of the flight, including errors in used GPS-equipment (Global Positioning System) and associated databases.*

#### 1.2 Nødsituationer *Emergencies*

1.2.5 Anvendelse af luftfartøjets nødudstyr eller foreskrevne nødprocedurer til håndtering af en situation.

*The use of any aircraft emergency equipment or prescribed emergency procedures in order to deal with a situation.*

1.2.6 En begivenhed, der medfører afgivelse af nød- eller ilmelding. ("Mayday" eller "Pan"). (\*)

*An event leading to the declaration of an emergency or urgency call. ("Mayday" or "Pan"). (\*)*

1.2.7 Utilfredsstillende funktion af ethvert nødsystem eller nødudstyr, inkl. alle udgange og belysning, også når dette anvendes til uddannelses- eller prøveformål.

*Failure of any emergency system or equipment, including all exit doors and lighting, to perform satisfactorily, including when being used for training or test purposes.*

#### 1.7 Andre begivenheder *Other Occurrences*

1.7.2 En fuglekollision (inkl. en fuglekollisionsrapport, hvis omfattet af gældende bestemmelse, BL 3-16).(\*)

*A Bird Strike (incl. a Bird Strike report form, if liable to regulation, BL 3-16).(\*)*

## Luftrafiktjenesterne skal indberette:

### 3.1 Luftrafik tjenester

#### *Air Navigation Services*

3.1.1 Afgivelse af betydelig ukorrekt, utilstrækkelig eller vildledende information fra jordtjenester, f.eks. Air Traffic Control (ATC), Automatic Terminal Information Service (ATIS), meteorologiske tjenester, navigationsdatabaser, kort, manualer mv.

*Provision of significantly incorrect, inadequate or misleading information from any ground sources, e.g. Air Traffic Control (ATC), Automatic Terminal Information Service (ATIS), meteorological services, navigation databases, maps, charts, manuals, etc.*

3.1.6 Uautoriseret indflyvning i reguleret luftrum.

*Unauthorised penetration of controlled airspace.*

3.1.12 Manglende efterlevelse i at følge betingelser specificeret af den kontrollerende ATC-enhed eller anden tilsvarende myndighed.

*Failure to proceed under conditions specified by the controlling ATC unit or other appropriate authority.*

3.1.13 Nedstigning under beslutningshøjde/eller minimumsnedstigningshøjde uden den krævede visuelle reference.

*Descent below decision height/altitude or minimum descent height/altitude without the required visual reference.*

-----

**Note:** *Begivenheder markeret med (\*) kan afhængig af omstændighederne og udfaldet være omfattet af rapporteringspligt til Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane og skal i givet fald ikke rapporteres til Statens Luftfartsvæsen (ref. BL 5-40). Punkter markeret med fed skrift er indberetningspligtige for privatflyvning omfattet af BL 8-10, udgave 3, pkt. 5.1.1.*

*Occurrences marked (\*) may, according to circumstance and outcome, be liable to reporting to the Danish Accident Investigation Board and are in that case not to be reported to the Danish Civil Aviation Administration (ref. BL 5-40). Items in bold is liable to be reported for private/pleasure flights covered by BL 8-10, edition 3, item 5.1.1.*