



H50P

Tekniska anmärkningar inkl. "Privatflygar-MEL"

Ett flygsäkerhetsprogram för allmänflyget



H50P = HALVERING AV PRIVATFLYGHAVERIerna

H50P är en del av ett omfattande flygsäkerhetssamarbete mellan FFK, KSAK, EAA, KSAB, Luftfartsinspektionen SPAF med flera.

Var alltid misstänksam om du inte hittar någon skriven anmärkning i rese-dagboken om du vet att flygplanet har flugit mycket den senaste tiden.

Fråga gärna andra piloter som flugit flygplanet tidigare om allt fungerar som det ska.

Alla flygplan går sönder!

Alla piloter gör någon gång fel!

- Hur skriver jag en anmärkning?
- Var skriver jag anmärkningar?
- Får jag flyga med anmärkningar?
- När skall jag skriva en störningsrapport till "Luftis"?

Alla maskiner som hittills tillverkats av människor har en förmåga att ibland gå sönder eller att inte fungera på avsett vis. Flygplan är tyvärr inget undantag, trots att de tillverkas under noggrann kontroll efter fastställd internationell standard och genomgår ständigt underhåll.

När en störning inträffat är det viktigt att andra piloter som senare skall flyga samma flygplan får kännedom om störningen. Alla störningar som uppstår på flygplanet skall därför snarast efter flygningen noteras i rese-dagboken och åtgärdas för att ej negativt påverka senare flygningar. Det är också viktigt att alla anmärkningar även meddelas berörd teknisk personal samt övriga personer som är ansvariga för flygverksamheten. Det är av största vikt att alla anmärkningar behandlas på ett riktigt sätt oavsett vilken typ av störning som inträffat.



Detta häfte avser endast att ta upp hur tekniska anmärkningar på mindre allmänflygplan skall behandlas. Operativa störningar som uppstår p g a yttre faktorer som påverkar flygningen, exempelvis felaktig väderprognos, felaktigheter hos flygtrafikledningen eller andra störningar som kan uppstå runt omkring flygningen skall rapporteras på särskilt sätt och behandlas inte i detta häfte.

Olika typer av anmärkning

- Tekniska fel såsom mekaniska skador, reglage som kärvar, instrument som visar fel eller är skadade, slitageskador samt felinstallerade utrustningar.
- Demonterade utrustningar.
- Fel som uppstår eller upplevs p.g.a. felhantering av eller okunnighet om system. Det är tyvärr vanligt att samma felhantering görs av ett stort antal piloter, vilket kan bero på att många piloter fått en felaktig utbildning eller att handhavandet beskrivits på ett oklart sätt i handböcker.

Vilka fel skall det skrivas anmärkning på?

I princip skall alla störningar som inträffar under och i anslutning till flygningen rapporteras. Tekniska störningar som uppstår på själva flygplanet skall skrivas in i resedagbokens gula sidor, samt i vissa fall även rapporteras till Luftfartsinspektionen (se utdrag ur BCL). Acceptera aldrig att en pilot säger att "Den brukar vara sönder" om han inte skriver in anmärkningen i resedagboken.

Eftersom många flygningar genomförs VFR under dagtid kommer vissa utrustningar inte att vara i funktion vid varje flygning. Detta betyder att flygplanet kan ha flugit under en lång tid med fel på system som inte varit igång och därför aldrig fått anmärkningarna uppmärksammade och inskrivna i resedagbokens gula sidor. Detta skall speciellt beaktas vid flygning IFR och mörkerflygning med flygplan som i huvudsak användes under VFR dagar.

Var alltid extra noga med att kontrollera utrustningar före start vid IFR- och mörkerflygning med flygplan som huvudsakligen används under VFR-flygning under dagtid.

Acceptera aldrig att klubbmedlemmar säger att ”den brukar aldrig fungera”, om vissa system. Se till att anmärkningen blir inskriven och åtgärdad så fort som möjligt!

Hur skriver jag en anmärkning?

Beskriv tydligt och kortfattat hur du som pilot har upplevt felet. Texta gärna. En otydlig anmärkning kan lätt misstolkas så att felaktiga åtgärder vidtages. Använd inte förkortningar om det finns risk att dessa kan misstolkas. Undvik i texten att föreslå hur anmärkningen skall åtgärdas.

Verifiera alltid att en anmärkning är en riktig anmärkning och inte ett resultat av att utrustningen använts på ett felaktigt sätt p g a okunnighet om handhavandet. Diskutera gärna anmärkningen med flygtekniker/flygchef innan den skrivs in i resedagboken.

Var skriver jag anmärkningen?

Alla tekniska anmärkningar skall skrivas in i resedagboken genom att dels sätta ett X i anmärkningskolumnen på den vita sidan, dels genom att i klartext ange anmärkningen på den gula sidan, 3:e raden, under rubrik ”Händelse/Iakttagelse”. Glöm inte att skriva in datum och ditt namn tydligt, så att den som skall åtgärda anmärkningen senare ev. kan kontakta dig för kompletterande uppgifter.

Enligt BCL-D 1.3 skall anmärkningar som ”nedsätter luftfartygets luftvärdighet eller som innebär eller tyder på väsentligt fel hos luftfartyget” även anmälas till Luftfartsinspektionen på blankett L 1541, numera ersatt av blankett L 1629-1. Hur och när man skall



skriva en anmärkning till Luftfartsinspektionen framgår av Luftfartsinspektionens hemsida, under följande adress: www.luftfartsinspektionen.lfv.se Klicka dig fram under rubriken "SÄKERHET".

Rutinmässiga anmärkningar av typen trasiga lampor m.m. som enkelt kan åtgärdas bör inte anmälas på blankett L 1629-1.

Kan lösa lappar ersätta anmärkning i resedagboken?

En vanligt förekommande felaktig uppfattning är att man skall undvika att skriva anmärkningar eftersom flygplanet inte får flyga om det finns anmärkningar på de gula sidorna. Vissa resedagböcker kan därför vara fulla med gula "post-it"-lappar istället för riktigt skrivna anmärkningar. Dessa lappar som ibland lossnar och försvinner kan inte ersätta en riktigt skriven anmärkning. Tänk på att du kan bli ansvarig för händelser som orsakats av att du medvetet undanhållit eller glömt att skriva in en anmärkning. Rådgör alltid med andra piloter om du är osäker på om anmärkning skall skrivas eller ej.

Tekniska anmärkningar skall därför alltid skrivas in i resedagboken! Lösa lappar är inte tillåtna för tekniska anmärkningar!

Skillnader mellan gula och rosa sidor i resedagboken

Resedagboken består förutom av de vita sidorna av gula sidor ("Anmärkningar och tillsynsjournal") avsedda att skriva in anmärkningar på, samt rosa sidor ("Kvarstående anmärkningar", eller HIL, Hold Item List).

Alla anmärkningar som uppstår under flygningen skall skrivas in på de gula sidorna av piloten. Anmärkningar som skall åtgärdas senare vid nästa översyn skall överföras till de rosa sidorna av **behörig tekniker**. Piloten skall därför aldrig skriva anmärkningar på de rosa sidorna.

Tänk på att nästa pilot som flyger flygplanet kanske inte har samma erfarenhet som du när han/hon upptäcker att ett system inte fungerar som det ska.

Kontrollera alltid före flygning om det finns tidigare skrivna anmärkningar i de gula och de rosa sidorna i resedagboken.

Tyvärr upptäcks inte alla fel förrän du kommer upp i luften vilket i vissa fall kan vara för sent.

Vilka bestämmelser styr när anmärkningar skall skrivas?

De bestämmelser som reglerar och kräver att störningar skall rapporteras till Luftfartsinspektionen återfinnes i BCL-D 1.3. pkt 3. se nedan

3 STÖRNING, MATERIELFEL, ELLER SKADA

3.1 Härmed förstås dels

a) sådan störning eller skada, berörande luftfartyg eller ombord befintlig utrustning, som inträffar under tiden räknad från det att luftfartyget bringas i rörelse av egen kraft i avsikt att startas till dess det efter flygning bringas att stanna ("block-tid") och som nedsätter luftfartygets luftvärdighet utan att vara att betrakta som haveri; dels

b) sådant materielfel eller sådan skada av icke-rutinkaraktär och av väsentlig betydelse för luftvärdigheten hos luftfartyg eller dess fasta utrustning som konstateras i samband med underhållsarbete, eller uppkommer under markuppehåll genom kollision, väder, eldsvåda eller annan orsak.

3.2 Underrättelseskyldighet föreligger i fråga om störning, materielfel eller skada, som inneburit allvarlig fara för haveri eller som innebär eller tyder på väsentligt fel hos luftfartyget.



3.2.1 Underrättelse skall lämnas i enlighet med mom 1.2 (gäller pkt 1.2 i BCL)

3.3 Rapport skall lämnas vid alla störningar, materiefel eller skador enligt mom 3.1 ovan, varvid Luftfartsinspektionens blankett L 1541 skall användas. (LFS 1983: 2).

3.4 Underrättelse- och rapportskyldigheten åvilar luftfartygets befälhavare eller ägare eller, om annan i ägarens ställe brukade luftfartyget, av denne.

Beträffande blankett L 1541 ovan, har denna senare ersatts av ny blankett, L 1629-1 "AVIATION SAFETY REPORT" (ASR), som numera kan hämtas på Luftfartsinspektionens hemsida under "Blanketter".

Rådgör alltid med flygchef/motorflygchef eller tekniskt ansvarig inom klubben innan en ASR skrivs och sänds till Luftfartsinspektionen.

Vad gäller för anmärkningar som uppstår under markhantering?

Skador som uppstår under markhantering, t.ex. vingspetsar som skadas av hangarportar, skall snarast anmälas till behörig tekniker/flygchef/motorflygchef. Anmärkningen skall självklart även noteras i resedagboken och i vissa fall rapporteras till Luftfartsinspektionen.

Flygning med anmärkningar

Får jag flyga med anmärkningar i resedagboken?

Finns det anmärkningar på de gula eller rosa sidorna som inte kommer att beröra den aktuella flygningen (exempelvis anmärkning på utrustning som krävs för IFR men ej är ett krav vid VFR-flygning) får flygningen genomföras med vetskap om dessa anmärkningar. Det är piloten som skall ta ställning till detta.

Om det däremot finns anmärkningar på system som normalt alltid skall fungera under flygning gäller alltid att kontakt tas med berörd tekniker/flygchef/motorflygchef för beslut om åtgärd.

Alla typer av anmärkningar på flygplanet som kan påverka framtida flygningar skall skrivas in i resedagboken, alltså även skador som uppkommer genom markhantering, urmonterade utrustningar etc.



**Endast behörig
flygtekniker
får åtgärda och
skriva av
tekniska
anmärkningar.**

Enligt BCL-M 4.3 mom 3.3 skall instrument som inte fungerar på rätt sätt täckas över före flygning.



Skall ny anmärkning skrivas om samma fel upprepas?

Om en anmärkning redan finns noterad i resedagbokens gula eller rosa sidor och ej åtgärdats behöver man givetvis inte upprepa denna anmärkning. Om man däremot upptäcker att anmärkningen inte stämmer med det som tidigare skrivits skall kompletterande text införas eller att tidigare anmärkning varit obefogad.

Anmärkningskolumnen skall därför tolkas som "Ny anm", d v s Ja-kolumnen skall endast fyllas i när ett nytt fel upptäckts eller om ett nyss avskrivet fel eller störning uppträtt igen.

I övrigt sätts alltid kryss i Nej-kolumnen. Detta gör att piloten alltid måste kontrollera både de gula och rosa sidorna i resedagboken före start. Det räcker inte att enbart se i anmärkningskolumnen från tidigare flygningar.

Åtgärdande av anmärkningar

Vem får skriva av anmärkningar i resedagboken?

Endast den som är behörig och tekniskt ansvarig för flygplanet (flygtekniker) får skriva in i resedagboken att anmärkningen är åtgärdad och kontrollerad.

Förslag till privatflygaren vid vissa anmärkningar ("Privatflygar-MEL")

På följande sidor finner du en sammanställning över olika fel som kan inträffa och hur dessa fel eventuellt påverkar din flygning. Sammanställningen, som har likheter med den MEL (Minimum Equipment List) som finns för större flygplan, är avsedd att ge privatflygaren underlag för beslut vid olika fel som kan inträffa.

Där referenser finns till BCL, AIP och TSO finns det ett myndighetskrav på att utrustningen skall vara i funktion före flygning.

I de fall inte någon referens enligt ovan finns har förslag till beslut angetts. Dessa förslag har bedömts rimliga för att t.ex. en hemflygning till flygklubben skall kunna genomföras om inte någon finns att råd göra med.

De förslag till beslut som anges skall ses som generella och är i första hand tänkta för de vanligaste typerna av enmotoriga allmänflygplan som finns på den svenska marknaden (Cessna 150/172/182, Piper PA-28 m fl). Självfallet gäller en individuell bedömning från fall till fall. Det är alltid piloten som är ansvarig. Vid minsta tveksamhet om flygningen skall genomföras med anmärkningar skall alltid kontakt tas med behörig tekniker/flygchef/motorflygchef.

Ett tips är att alltid ha aktuella telefonnummer till ovanstående eller annan tekniskt ansvarig vid flygklubben tillgängliga i flygplanet.

Vid minsta tveksamhet skall piloten alltid råd göra med berörd tekniker / flygchef / motorflygchef innan flygning genomförs med anmärkningar i flygplanets resedagbok!

Får jag flyga mörker om ena höjdmätaren är trasig?

Får jag flyga mörker utan att landningsstrålkastaren fungerar?

Får jag flyga IFR om antikollisionsljuset inte fungerar?

Vad gäller om vakuumpumpen inte fungerar?

Vad gäller om laddningslampan gått sönder?

Förslag till beslut för privatflygaren vid vissa anmärkningar

OBS! I första hand gäller alltid BCL, tillverkarens flyghandbok och flygklubbens interna bestämmelser. Flygning med tillåtna anmärkningar skall endast ske i undantagsfall.

ANMÄRKNINGAR	BERÖR			BCL-KRAV SAMT FÖRSLAG TILL PILOTEN	REF.
	VFR-Dager	Mörker	IFR		
1 Radioutrustning					
1.1 Ingen radio i funktion -”-	x	x	x	Flygning ej tillåten enl. IFR. Följ procedurer och regler för flygning utan radio. I vissa fall krävs färdtillstånd (klarening) före start.	BCL-D 3.2
1.2 Ingen VOR i funktion			x	Utanför kontr. luftrum: OK om annan godkänd navutrustning fungerar och täcker behovet. Inom kontr. luftrum: Både VOR och ADF fordras.	BCL-D 3.2 BCL-D 3.2
1.3 Ingen ADF i funktion			x	Utanför kontr. luftrum: OK om annan godkänd navutrustning fungerar och täcker behovet. Inom kontr. luftrum: Både VOR och ADF fordras.	BCL-D 3.2 BCL-D 3.2
1.4 Ingen DME i funktion			x	Krav vid vissa procedurer och i vissa luftrum.	AIP
1.5 ILS-indikator ur funktion			x	ILS/LOC-procedur ej möjlig.	AIP
1.6 Marker-indikering ur funktion			x	Krav vid vissa ILS-procedurer (utan DME).	AIP
1.7 GPS ur funktion			(x)	Inget krav på GPS f.n. Godkänd utrustning för B-RNAV (bl.a. vissa GPS) krävs > FL 95.	

ANMÄRKNINGAR	BERÖR			BCL-KRAV SAMT FÖRSLAG TILL PILOTEN	REF.
	VFR Dager	Mörker	IFR		
1.8 Transpondern ur funktion	x	x	x	Flygning ej tillåten inom vissa områden. Dispens för enstaka flygningar kan beviljas av ATS. Vissa områden kräver även fungerande höjdrapportering.	BCL-D 3.2 BCL-D 1.20
1.9 ELT ur funktion	x	x	x	Flygning ej tillåten. Enstaka flygningar kan beviljas om ATS meddelas före start.	BCL-D 3.2
2 Instrument					
2.1 Fartmätaren ur funktion	x	x	x	Flygning ej tillåten.	BCL-D 3.2
2.2 Ingen höjdmätare i funktion	x	x	x	Flygning ej tillåten.	BCL-D 3.2
2.3 En av två höjdmätare ur funktion			x	Flygning enl. IFR kräver två höjdmätare.	BCL-D 3.2
2.4 Alternativt statiskt intag ur funktion		x	x	Flygning ej tillåten enl. IFR eller mörker.	BCL-M 4.3
2.5 Pitotrörsvärmen ur funktion		x	x	Flygning ej tillåten enl. IFR eller mörker.	BCL-D 3.2
2.6 Variometern ur funktion	x	x	x	Flygning ej tillåten enl. IFR eller mörker, liksom flygning med flottörer eller skidor.	BCL-D 3.2
2.7 Magnetkompassen ur funktion	x	x	x	Flygning ej tillåten.	BCL-D 3.2
2.8 Horisontgyrot ur funktion		x	x	Flygning ej tillåten enl. IFR eller mörker.	BCL-D 3.2
2.9 Girindikatorn ur funktion		x	x	Flygning ej tillåten enl. IFR eller mörker.	BCL-D 3.2
2.10 Kursgyrot ur funktion		x	x	Flygning ej tillåten enl. IFR eller mörker.	BCL-D 3.2

ANMÄRKNINGAR	BERÖR			BCL-KRAV SAMT FÖRSLAG TILL PILOTEN	REF.
	VFR Dager	Mörker	IFR		
2.11 Kursgyrot driver onormalt mycket		x	x	Flygning ej tillåten enl. IFR eller mörker om kursgyrot driver mer än 4° på 10 minuter.	TSO-C5e
2.12 Glaset sprucket på något av ovanstående instrument	x	x	x	Kontakta behörig tekniker.. Iakttag försiktighet för ev. felvisning.	BCL-D 3.2
2.13 Vakuumpumpen ur funktion eller har överskridit maximal gångtid för IFR/mörker.		x	x	Flygning ej tillåten enl. IFR eller mörker. Om maximal gångtid har uppnåtts, är flygning endast tillåten om det finns ett godkänt reservsystem.	BCL-D 3.2 LFV LVD 2298 eller tillv. rekommendationer
2.14 Ytterlufttermometer ur funktion		x	x	Flygning ej tillåten enl. IFR eller mörker.	BCL-D 3.2
2.15 Generatoren laddar ej eller Low Voltage-lampan ur funktion	x	x	x	Flygning ej tillåten enl. IFR eller mörker. I undantagsfall tillåten VFR dagar. Var sparsam med att använda elförbrukare.	BCL-D 3.2 Se resp. flyg- handbok
2.16 Varningslampan för generator ur funktion	x	x	x	Flygning ej tillåten enl. IFR eller mörker. Vid VFR dagar: Verifiera laddning genom ampère-/voltmeter.	BCL-D 3.2 Se resp. flyg- handbok
2.17 Klockan ur funktion		x	x	Flygning ej tillåten enl. IFR eller mörker.	BCL-D 3.2
2.18 Stallvarning ur funktion	x	x	x	Flygning ej tillåten om stallvarning ingår i flygplanets ordinarie utrustning.	BCL-M 2.1
2.19 IAL-kortshållare med belysning ur funktion/saknas			x	Flygning ej tillåten enl. IFR.	BCL-D 3.2
2.20 Instrumentbelysningen helt eller delvis ur funktion		x		Flygning ej tillåten under mörker.	BCL-D 3.2

ANMÄRKNINGAR	BERÖR			BCL-KRAV SAMT FÖRSLAG TILL PILOTEN	REF.
	VFR Dager	Mörker	IFR		
2.21 Innerbelysningen ur funktion		x		Flygning ej tillåten under mörker.	BCL-D 3.2
2.22 Ficklampa ur funktion/saknas		x		Flygning ej tillåten under mörker.	BCL-D 3.2
2.23 Bränslemätarna ur funktion	x	x	x	OK om bränslemängden kan fastställas på annat sätt före flygning. Kontakta behörig tekniker.	
2.24 Elektrisk bränslepump ur funktion	x	x	x	Flygning ej tillåten om den elektriska bränslepumpen ingår i flygplanets ordinarie utrustning.	Se resp. flyg-handbok
2.25 Bränsletrycket utanför gröna värden	x	x	x	Kontakta behörig tekniker.	Se resp. flyg-handbok
2.26 Oljetrycket utanför gröna värden	x	x	x	Kontakta behörig tekniker.	Se resp. flyg-handbok
3 Inredning					
3.1 Säkerhetsbälte ur funktion	x	x	x	Kontakta behörig tekniker. Fungerande säkerhetsbälten för alla ombord är ett krav vid all flygning.	BCL-D 3.2
3.2 Övre låset fungerar ej (PA-28) Venilationsrutor går ej att stänga	x	x	x	Beakta ev. felvisning av fart/höjdmätare vid användning av alternativt statiskt intag.	BCL-M 4.3
3.3 Bränslekran går trögt att manövrera.	x	x	x	Säkerställ att bränslekranen står i öppet läge före start. I ett nödläge skall bränslekranen kunna stängas av.	Se resp. flyg-handbok

ANMÄRKNINGAR	BERÖR			BCL-KRAV SAMT FÖRSLAG TILL PILOTEN	REF.
	VFR Dager	Mörker	IFR		
3.4 Ratt/spak eller pedaler känns tröga att manövrera	x	x	x	Kontakta behörig flygtekniker.	
3.5 Stolomställningen ur funktion eller trög	x	x	x	Kontakta behörig tekniker. Flyg aldrig med fel på stolomställningen. Placera inte passagerare i stol som har fel på omställningen.	
4 Yttre skador					
4.1 Antikollisionsljus ur funktion/skadat		x		Mörkerflygning ej tillåten.	BCL-D 3.2
4.2 Positionsljus ur funktion/skadat		x		Mörkerflygning ej tillåten.	BCL-D 3.2
4.3 Landningsstrålkastaren ur funktion		x		Mörkerflygning ej tillåten.	BCL-D 3.2
4.4 Ena huvudstötdämparen onormalt hopsjunken	x	x	x	Kontakta behörig tekniker.	
4.5 Den ena dränerkranen läcker (Gäller flygplan med två tankar)	x	x	x	Kontrollera om läckaget är rimligt lågt (mindre än 1-2 L/h). Planera flygningen endast med den tank som inte läcker. Kontakta behörig tekniker.	
4.6 Skador på duken, bucklor på vingspetsar,vingar mm	x	x	x	Kontakta behörig tekniker.	
4.7 Nosstötdämparen onormalt hopsjunken	x	x	x	Undvik flygning om risk finns att propellern kan slå i marken.	
4.8 Trasig hjulkåpa på huvudstäl	x	x	x	Tag bort hjulkåporna på bägge huvudhjulen före flygning. Kontakta behörig tekniker.	Se resp. flyg-handbok

ANMÄRKNINGAR	BERÖR			BCL-KRAV SAMT FÖRSLAG TILL PILOTEN	REF.
	VFR Dager	Mörker	IFR		
5 Motor					
5.1 Motorn onormalt oljig	x	x	x	Kontakta behörig tekniker.	
5.2 Skador på propellern	x	x	x	Kontakta behörig tekniker.	
5.3 Onormalt hög oljeförbrukning	x	x	x	Kontakta behörig tekniker.	
5.4 Motorns statiska varvtal uppnås inte för start	x	x	x	Kontakta behörig tekniker.	Se resp. flyg-handbok
5.5 Förvärmningen ur funktion	x	x	x	Kontakta behörig tekniker.	
5.6 Stort varvtalsfall vid motor-kontroll på ena magneten	x	x	x	Kontakta behörig tekniker. OBS: Vissa motorer behöver magras vid magnetkontroll.	Se resp. flyg-handbok
6 Övrigt					
6.1 För mycket bränsle i tankarna	x	x	x	Tanka ur enligt fastställd procedur. Starta aldrig med överlast.	
6.2 Klaffen går ej att manövrera (fastnat i infällt läge)	x	x	x	Undvik flygning på korta fält. Planera start och landning utan klaff. Beakta att klaffen kan påverka möjligheten för en lyckad nödlandning.	Se resp. flyg-handbok
6.3 Tanklock borta/skadat	x	x	x	Kontakta behörig tekniker.	
6.4 Rimfrost, snö eller is på vingar, stabilisator eller roder	x	x	x	Vingar, stabilisator och roder skall noga rengöras före start.	
6.5 Tankar och/eller bränslefilter innehåller vatten vid dränering	x	x	x	Dränera bort allt vatten tills endast rent bränsle återstår i tankarna.	
6.6 Spricka i frontrutan	x	x	x	Kontakta behörig tekniker.	
6.7 Bromsar ur funktion	x	x	x	Kontakta behörig tekniker.	

H50P – en säker idé

Enligt beslut från statsmakterna skall privatflyghaverierna halveras under tioårsperioden efter 1998.

H50P är Luftfartsinspektionens bidrag, tillsammans med ett flertal andra organisationer och företag, för att nå detta mål.

GOD FLYGTUR!



Sammanställt av Gunnar Jarneryd, Luftfartsinspektionen, i samarbete med arbetsgruppen inom H50P-programmet.

Bilder via Luftfartsinspektionen.

Tryck: LFVTryck 2002