

## **BILAG 1 – BL 3-6, 3. udgave**

### **Høringssvar - kommentarer til BL 3-6, Bestemmelser om tankning af luftfartøjer, tankningspersonale/tankningstjeneste og tankningsanlæg, 3. udgave**

#### **Afsnit 2**

##### **4.2**

Vi forstår det sådan at der uden videre bliver givet teknisk godkendelse og drift tilladelse til eksisterende privatejede tanke på flyvepladserne uden omkostninger. Og at der i samme forbindelse for at opretholde en godkendelse og driftstilladelse ikke skal føres tilsyn fra SLV's side med deraf medfølgende gebyr.

##### **5.2 f**

Ikke praktisk muligt da der ofte anvendes skiftende leverandører baseret på dagsprisen

##### **6.1.a**

Ikke praktisk muligt da der ofte anvendes skiftende leverandører baseret på dagsprisen. Man kunne foreslå, at der kun må anvendes brændstof-leverandører som er godkendte

##### **6.1.c**

Flyveplads håndbog findes ikke på mindre flyvepladser, det må være tilstrækkeligt at der foreligger en tankningsinstruks.

##### **6.2**

Dette skal også gælde for tankanlæg som olieselskaberne har ønsket at nedlægge og som efterfølgende er overtaget af flyveplads/flyveklub eller et til dette formål dannet selskab.

##### **11.4**

Bestemmelsen samt at overskydende brændstof skal destrueres giver ikke mening. Vi ser ingen grund til, at der ikke kan tankes gentagne gange fra en åbnet tromle, når tjek før tankning gennemføres (vandprøve, vægtfylde etc.)

#### **Bilag 4**

Opfyldning af lagertank giver ikke anledning til bemærkninger, det er som det er i dag

#### **Tankning af fly**

##### **Punkt 3**

Dette punkt giver ikke mening da der forinden er etableret jordledning til flyet. Den person der holder pistolen giver fuld tilstrækkelig afledning af eventuel statisk elektricitet.

Skal der endelig være en forholdsregel til dette bør der kræves en jordledning på tankpistolen med tilhørende klemme.

#### **Daglig kontrol af tankanlægget**

Daglig kontrol giver ikke mening på mindre flyvepladser med begrænset salg, hvorimod ugentlig kontrol blandt andet er et krav fra miljømyndighederne.

Daglig kontrol bør udgå og punkterne lægges ind under ugentlig kontrol.

Med hensyn til kontrol må dette udformes så det bliver gennemført, hvilket vil ske med ugentlig rutiner, daglige rutiner kan udvikle sig til at blive "dagens digt" hvor eneste aktion er at sætte krydser i et skema

#### **Øvrig kontrol**

Kravet om tankrengøring bør være med længst mulig termin da det er meget omkostningskrævende og således pålægger privatflyvningen yderlige byrder.

Statoil har pålagt sig selv et 5 års interval men har ofte dispenseret og anvendt 10 år interval afhængig af findings ved tankinspektion

Vi hæfter os ved at samme bestemmelser finder anvendelse hvis der etableres en autobenzin tank på en flyveplads, hvorimod enhver UL-Fly pilot kan hente autobenzin på den nærmeste tankstation, hvor der ikke er den samme eller slet ingen kontrol med brændstoffet. Det samme er tilfældet hvis et privat fly ønsker at anvende autobenzin.

I mange år er de benzin-selskabs ejede tankanlæg på flyvepladserne blevet drevet af de på pladserne hjemmehørende flyveklubber, og de tankanlæg der nu er overgået til privat eje drives videre med de samme ugentlige kontroller som før.