

Forår – sommer 2026 i hangar 141

Af Compliance Manager, DC-3 Vennerne
Tom O. Petersen

Status august 2026

På nuværende tidspunkt er kabinen blevet skilt ad – og den egentlige inspektion skal foretages:

Derfor er vi igang med gennemføre et af de mest omfattende arbejder i kabinen i mange år – en total adskillelse med efterfølgende inspektion, reparation og genopbygning.

For de fleste passagerer er kabinen de komfortable sæder, de karakteristiske sidepaneler og den velkendte duft af et historisk fly.

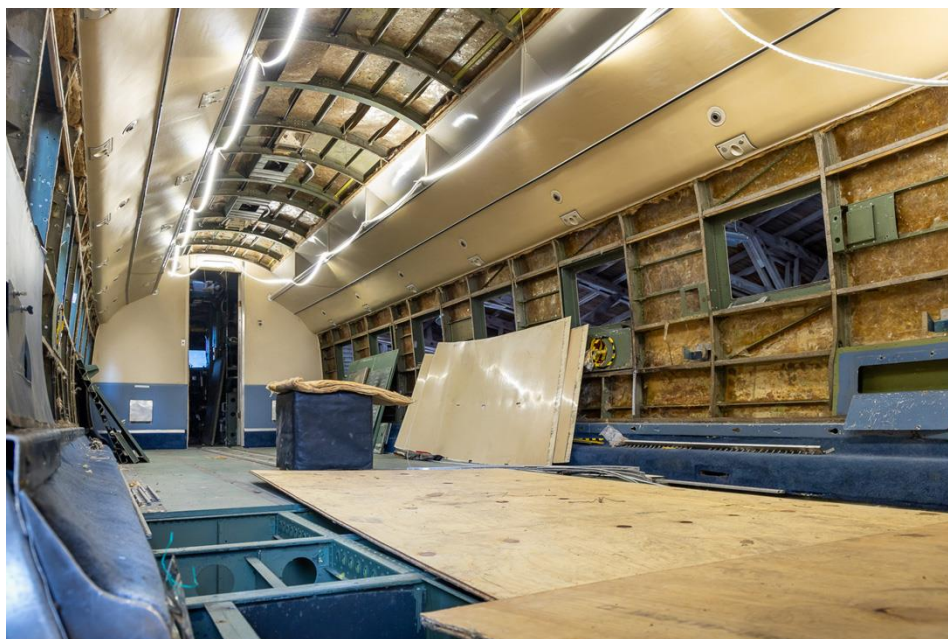
For teknikerne er kabinen noget helt andet.

Bag panelerne gemmer der sig et kompliceret netværk af stringers, frames, kabelgennemføringer, styresystemer, isolering og hundredvis af befæstelser. Det er konstruktioner, som i mange tilfælde ikke har været fuldt synlige i flere år.

Derfor begyndte arbejdet med den mest tidskrævende del:

- Afmontering af sæder
- Demontering af gulve
- Fjernelse af sidebeklædning
- Demontering af loftspaneler
- Fjernelse af den gamle isolering
- Registrering og mærkning af samtlige dele.

Hver enkelt skrue, beslag og panel blev dokumenteret, så flyet senere kunne samles præcis som Douglas oprindeligt konstruerede det.



Når den sidste beklædningsplade er fjernet, viser flyet sit egentlige skelet og det er her, det virkelige vedligeholdelsesarbejde begynder.

Den bare aluminiumskonstruktion bliver minutiøst inspiceret for:

- Korrosion
- Revner

- Løse nitter
- Tidligere reparationer
- Deformationer
- Begyndende materialetræthed.

Hver eneste frame og stringer gennemgås - der findes ingen genveje.

Et næsten 80 år gammelt fly fortæller sin historie gennem små spor, og det kræver erfaring at vurdere, hvad der blot er kosmetik, og hvad der kræver en egentlig reparation.

På billederne ses den imponerende konstruktion, som normalt er skjult bag kabinens paneler. Det er en påmindelse om, hvor elegant og samtidig robust DC-3'eren er konstrueret.

Billedet af to teknikere bøjet over gulvkonstruktionen illustrerer præcis essensen af DC-3 Vennernes arbejde: erfaring, samarbejde og stor respekt for et unikt stykke dansk luftfartshistorie.



Når inspektionen er afsluttet, begynder næste fase.

Korrosion fjernes efter gældende vedligeholdelsesdata, beskadigede komponenter repareres eller udskiftes, og alle arbejder udføres efter de originale Douglas-manualer eller godkendte reparationsanvisninger.

Parallelt gennemføres en række andre opgaver:

- Kontrol af kabelføringer
- Gennemgang af elektriske installationer
- Kontrol af ventilationssystemet
- Inspektion af vinduesrammer
- Udskiftning af slidte befæstelser
- Behandling og beskyttelse mod fremtidig korrosion.

Det er netop fordelene ved at have hele kabinen adskilt - man får en sjælden mulighed for at komme helt ind til flyets struktur.

På et moderne passagerfly udskiftes mange komponenter efter faste intervaller. Et historisk luftfartøj kræver en anden tilgang, hver enkelt del vurderes individuelt, kan den bevares? kan den repareres? eller skal den fremstilles på ny efter de oprindelige specifikationer?

Målet er altid det samme:

At bevare så meget originalt materiale som muligt – uden nogensinde at gå på kompromis med flyvesikkerheden.

Det er netop denne balance mellem historisk autenticitet og moderne luftdygtighed, der gør arbejdet med veteranfly både udfordrende og fascinerende.

Når alle reparationer er afsluttet, begynder arbejdet næsten forfra. Ny isolering installeres, loftspaneler monteres, sidepanelerne tilpasses, gulvene lægges og kabinen får igen sin karakteristiske indretning.

Det arbejde, der ved første øjekast kan se enkelt ud, kræver stor præcision. Mange af delene er håndtilpassede og skal passe sammen med konstruktioner, der blev fremstillet for mere end 80 år siden.

Når den sidste skrue er spændt, og de sidste paneler er monteret, vil passagererne igen opleve den velkendte DC-3-kabine – uden nødvendigvis at vide, hvor mange hundrede arbejdstimer der gemmer sig bag væggene.

Et andet stort arbejde foregår i brændstofsystemet:

Et stort eftersyn handler ikke kun om det, man umiddelbart kan se. Mange af de vigtigste opgaver foregår skjult bag paneler, gulve og vingestrukturer, hvor flyets vitale systemer har arbejdet trofast gennem årtier. Et af de mest omfattende arbejdsområder under det igangværende eftersyn af OY-BPB er derfor brændstofsystemet.

Brændstofsystemet er flyets livsnerve. Det skal levere den rette mængde brændstof til motorerne under alle flyveforhold, og samtidig være tæt, rent og driftssikkert. På et historisk fly som en DC-3, hvor mange komponenter har været i tjeneste i årtier, er det afgørende med en grundig inspektion, når muligheden opstår.

Som en del af eftersynet inspiceres flyets brændstoftanke. Det er en omfattende opgave, som kræver både planlægning og omhu. Før eventuelle fejl/inspektioner i tankene kan udbedres/udføres, skal systemet tømmes, udluftes og gøres sikkert at arbejde på.

Når tankene er sikre at arbejde på, bliver de inspiceret både udvendigt og indvendigt. Her kontrolleres blandt andet:

- Korrosion og overfladeangreb
- Revner eller begyndende materialetræthed
- Samlinger og tætningsflader
- Tankens interne konstruktion
- Eventuelle tegn på tidligere reparationer eller utætheder.

Tankene gennemgår samtidig en tæthedskontrol, så vi med sikkerhed ved, at de fortsat kan fungere uden risiko for brændstoflækage.

Med diverse inspektions lemme og bundplader i tankområdet afmonterede giver det en enestående mulighed for at inspicere hele brændstofsystemet – områder som normalt er skjult og vanskelige at komme til.

Der foretages blandt andet kontrol af:

- Brændstofrør og fleksible slanger
- Fittings og koblinger
- Ventiler og omskifttere
- Dræn og udluftningssystemer
- Filtre og si-elementer
- Fastgørelser og beslag
- Elektriske forbindelser ved tankmåling og sensorer.

Alle komponenter vurderes ud fra deres tekniske tilstand. Hvor der er den mindste tvivl om en komponents fortsatte levetid eller sikkerhed, bliver den repareret eller udskiftet.

Arbejdet med brændstof kræver særlige sikkerhedsforanstaltninger. Selvom tankene er tømt, kan brændstofdampe stadig være til stede. Derfor arbejdes der efter faste procedurer med god ventilation, korrekt personligt beskyttelsesudstyr, gnistfrit værktøj og løbende kontrol af arbejdsmiljøet.

Selvom OY-BPB er et historisk luftfartøj, udføres vedligeholdelsen med udgangspunkt i de samme grundlæggende sikkerhedsprincipper, som præger den moderne luftfart.

Brændstofsyste­mer har gennem luftfartens historie været genstand for omfattende teknisk udvikling. Erfaringer fra undersøgelser af hændelser og ulykker har ført til nye konstruktionsprincipper, forbedrede vedligeholdelsesmetoder og skærpede krav til, hvordan der arbejdes på brændstofsyste­mer. Denne viden er i dag en naturlig del af moderne luftfarts-vedligeholdelse.

Selvom DC-3 Venerne ikke er omfattet af EASA's specifikke krav til Fuel Tank Safety (FTS) og Critical Design Configuration Control Limitations (CDCCL), har vi valgt at lade de samme grundlæggende principper indgå i vores vedligeholdelsesfilosofi.

Det betyder blandt andet, at alle indgreb i brændstofsyste­met udføres med stor respekt for flyets oprindelige konstruktion. Vi arbejder systematisk med identifikation af risici, anvender godkendte materialer og vedligeholdelsesdata, beskytter kritiske komponenter mod utilsigtede ændringer og kontrollerer, at syste­mets funktion og sikkerhed bevares efter afsluttet arbejde.

På den måde kombinerer vi den klassiske DC-3 med den viden og de erfaringer, som luftfarten har opbygget gennem de seneste årtier.

Målet er enkelt: Enhver vedligeholdelsesopgave skal bidrage til at bevare – aldrig reducere – flyets oprindelige sikkerhedsniveau.

Når flyet igen står færdigt på rampen, vil ingen besøgende kunne se de mange hundrede arbejdstimer, der er lagt i brændstofsyste­met. Tankene er skjult inde i centralplanet, rørene gemt bag paneler, og ventilerne arbejder ubemærket, hver gang motorerne startes.

Netop derfor er dette arbejde så vigtigt. Det er den usynlige vedligeholdelse, der skaber den synlige driftssikkerhed.

Ved at gennemgå hele brændstofsyste­met fra ende til anden sikrer vi, at OY-BPB fortsat kan flyve sikkert mange år frem. Samtidig bevarer vi den tekniske arv fra et af verdens mest ikoniske transportfly – med samme respekt for håndværket, som da flyet forlod Douglas-fabrikken, men understøttet af nutidens viden om kvalitet, sikkerhed og kontinuerlig forbedring.

Ny ”gammel” Kvalitets Chef...

Præsentation af Tom O. Petersen



Jeg er udlært automekaniker og har efter endt læretid fortsat min karriere inden for luftfart, hvor jeg gennem mere end 45 år har arbejdet teknisk, operationelt og ledelsesmæssigt. Min karriere har blandt andet omfattet funktioner som Flytekniker, Flight Engineer, Maintenance Controller, Maintenance Planner, Part-145 Manager, Safety & Compliance Manager samt ejer af egen konsulentvirksomhed inden for luftfart. Denne brede erfaring har givet mig et indgående kendskab til både den praktiske vedligeholdelse, den operationelle drift og den strategiske ledelse af komplekse tekniske organisationer.

Luftfart – startede i Flyvevåbnet som Flytekniker på hold Nov. 1978 i Jonstrup:

- Flytekniker/Crew Chief G III, **Royal Danish Air Force**
- Flight Mechanic, **Premiair**
- Flight Engineer, **Sterling European Airlines**
- Maintenance Controller, **Flexjet**
- Maintenance Planner, **MyTravel Airways**
- Maintenance Manager/Coordinator, **3FM/DC-3** (Voluntary)
- Chief Inspector of Airworthiness, **SLV/DCAA/TS**
- Nominated Part-145 Manager, **Air Greenland A/S**
- Nominated Safety & Compliance Manager, **Bel Air Aviation A/S**
- Owner, **TOPFLY Solutions**
- Senior Safety Management Specialist, **CPH Lufthavne**
- Nominated Safety & Compliance Manager, **Air Greenland A/S**
- Compliance Manager, **DC-3 Vennerne** (Voluntary)

I dag er jeg pensionist og arbejder som frivillig Compliance Manager i DC-3 Vennerne, hvor vi arbejder for at holde vores historiske DC-3-fly luftdygtigt og operationelt. Arbejdet omfatter blandt andet myndighedskontakt, vedligeholdelsesstyring, kvalitetsstyring, dokumentation og samarbejde mellem teknikere, piloter og organisationen. Samtidig arbejder vi målrettet med moderne principper hvor det giver mening inden for Safety, Compliance og Continuous Improvement, selv om flyet er over 80 år gammelt. Erfaringerne er direkte overførbare til drift, vedligeholdelse og forvaltning af historiske og teknisk krævende aktiver. Jeg har igennem flere perioder deltaget aktivt i vedligeholdelsen af DC-3'eren.

Jeg har en stor passion for biler og motorcykler som altid har været både personlig og praktisk. Jeg har selv bygget Hot Rods og ejet flere veteranbiler. Det har givet mig en dyb håndværksmæssig forståelse for klassiske tekniske konstruktioner både med hensyn til biler, motorcykler og fly.

Jeg har en særlig interesse for amerikanske muskelbiler samt udvalgte og mere specielle Mercedes-modeller, hvor teknik, design og historie går op i en højere enhed. Den interesse holder jeg ved lige ved at være ansat hos Classic Car House i Lyngby.

Jeg kører desuden Harley-Davidson og arrangerer ture for en mindre gruppe entusiaster, hvilket har givet mig erfaring med planlægning, koordinering og opbygning af stærke fællesskaber omkring en fælles passion.

BL 2-1 organisationen

I en **BL 2-1 organisation** er der tre nøglefunktioner, som Trafikstyrelsen normalt skal acceptere (postholder-funktioner). De skal tilsammen sikre, at organisationen har det nødvendige ledelsesmæssige ansvar, den tekniske kompetence og den uafhængige kontrol, som kræves for at opretholde godkendelsen.

Autorisationsindehaveren (Accountable Manager)

Autorisationsindehaveren har det overordnede ansvar for organisationens drift og for, at BL 2-1-kravene overholdes. Personen er Trafikstyrelsens primære kontakt på ledelsesniveau og skal sikre, at organisationen råder over de nødvendige ressourcer – økonomi, personale, faciliteter, værktøj og uddannelse – til at kunne udføre vedligeholdelsen sikkert og i overensstemmelse med gældende regler.

Autorisationsindehaveren skal blandt andet:

- Sikre, at organisationen efterlever BL 2-1 og organisationens godkendelsesgrundlag
- Stille de nødvendige ressourcer til rådighed
- Godkende organisationens Maintenance Procedures Handbook (MPH)
- Understøtte et velfungerende kvalitets- og sikkerhedssystem
- Sikre, at konstaterede afvigelser bliver håndteret og lukket
- Skabe en kultur, hvor kvalitet, sikkerhed og løbende forbedringer prioriteres.

Selv om mange opgaver kan delegeres, kan ansvaret aldrig delegeres.

Teknisk Chef (Technical Manager)

Den Tekniske Chef har fået opgaven (af Autorisationsindehaveren) at have det faglige ansvar for den daglige tekniske drift og vedligeholdelsen af luftfartøjet. Funktionen skal sikre, at alt arbejde udføres i overensstemmelse med godkendte vedligeholdelsesdata, luftdygtighedskrav og organisationens procedurer.

Ansvarsområderne omfatter blandt andet:

- Planlægning og styring af vedligeholdelsesarbejdet
- At vedligeholdelsen udføres efter godkendte data
- Koordinering med Trafikstyrelsen i tekniske spørgsmål
- Vedligeholdelsesprogram (AMP) og teknisk dokumentation
- Værktøj, udstyr og kalibrering
- Teknisk uddannelse og kompetencer
- Styring af reservedele og tekniske leverandører
- Tekniske procedurer i MPH
- Kvaliteten af det udførte vedligeholdelsesarbejde
- At nødvendige ansøgninger sendes til Trafikstyrelsen (f.eks. ændringer, vedligeholdelsesaftaler og luftdygtighedsdokumentation).

Teknisk Chef omsætter organisationens krav til praktisk vedligeholdelse og sikrer, at flyet til enhver tid kan opretholde sin luftdygtighed.

Kvalitetschef (Quality Manager / Compliance Manager)

Kvalitetschefen har fået opgaven (af Autorisationsindehaveren) at sørge for organisationens uafhængige kontrolfunktion. Opgaven er ikke selv at udføre vedligeholdelsen, men at kontrollere, at organisationen arbejder i overensstemmelse med BL 2-1, egne procedurer og Trafikstyrelsens godkendelse.

Kvalitetschefen skal være uafhængig af den daglige produktion i det omfang organisationens størrelse gør det muligt.

Ansvarsområderne omfatter blandt andet:

- Planlægning og gennemførelse af interne audits
- Overvågning af organisationens compliance
- Registrering og behandling af audit findings og afvigelser
- Opfølgning på korrigerende handlinger
- Rapportering direkte til Autorisationsindehaveren
- Vedligeholdelse af kvalitetssystemet
- Overvågning af ændringer i lovgivning og myndighedskrav

- Analyse af hændelser, trends og forbedringsmuligheder
- Fremme af en kultur med **Continuous Improvement** og læring.

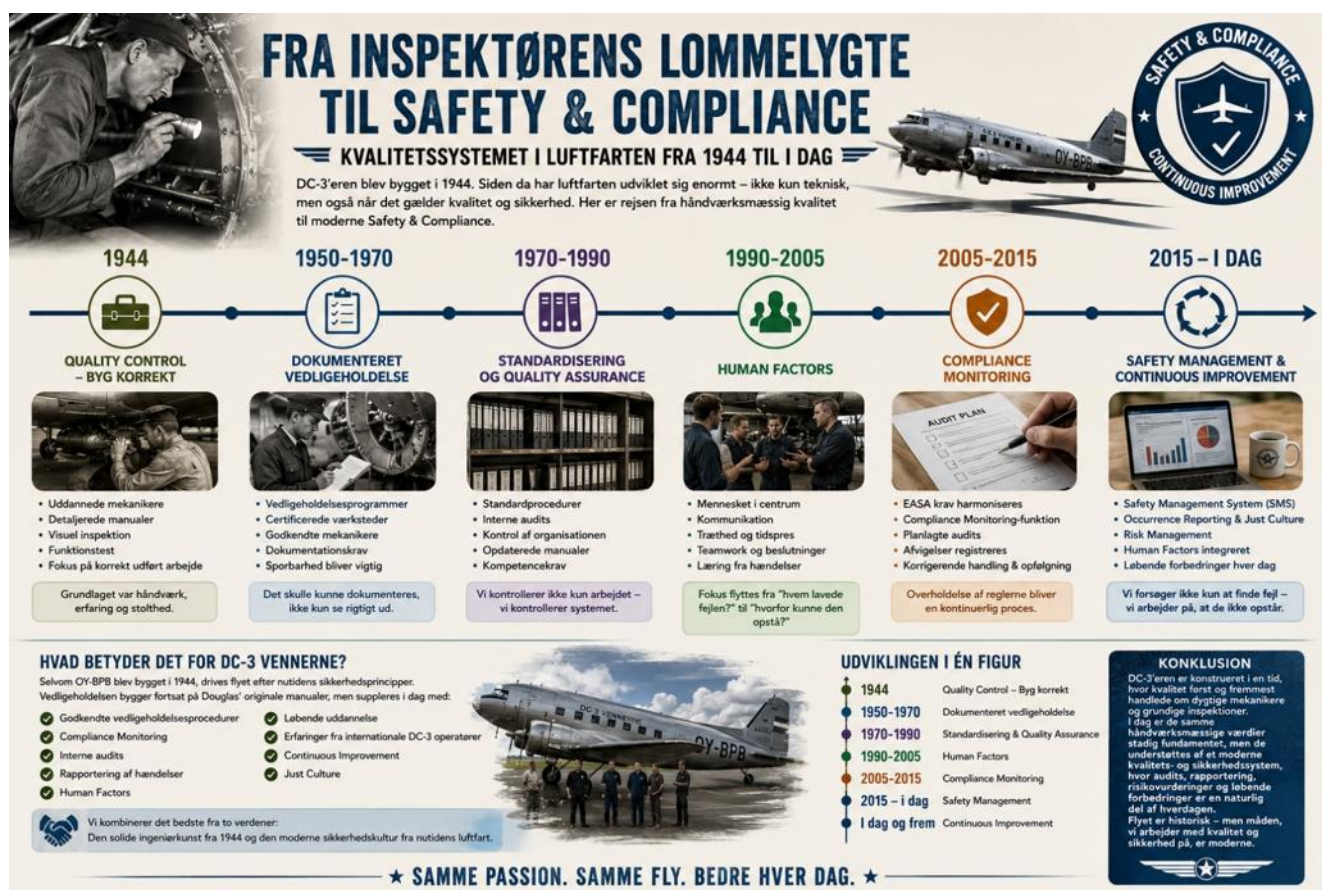
Kvalitetschefen fungerer som organisationens "interne myndighed" og er med til at sikre, at fejl identificeres og rettes, før de udvikler sig til sikkerhedsproblemer.

De tre funktioner supplerer hinanden:

- **Autorisationsindehaveren** sikrer, at organisationen har de nødvendige rammer og ressourcer.
- **Teknisk Chef** sikrer, at vedligeholdelsen udføres korrekt og i overensstemmelse med gældende krav.
- **Kvalitetschefen** kontrollerer uafhængigt, at systemet fungerer efter hensigten, og at organisationen løbende forbedrer sig.

Denne tredeling er et grundlæggende princip i BL 2-1 og bidrager til en klar ansvarsfordeling, høj teknisk kvalitet og et dokumenteret niveau af flyvesikkerhed.

Hvordan fungerer "kvalitetssystemet" i vores nye Nationale BL 2-1 organisation:



Fra inspektørens lommelygte til Safety & Compliance:

Hvordan kvalitetssikring i luftfarten har udviklet sig siden 1944

Når vi i dag taler om Safety Management Systems (SMS), Compliance Monitoring, Occurrence Reporting, Human Factors og Continuous Improvement, kan det virke som moderne begreber, der først opstod med EASA.

Men virkeligheden er, at tankegangen har udviklet sig gennem mere end 80 år.

DC-3'eren er et glimrende eksempel på denne udvikling.

1944 – Kvalitet var håndværk

Da C-47/DC-3 blev produceret under Anden Verdenskrig, fandtes der ingen FAA, EASA, Part-145, Part-CAO og ingen Compliance Manager.

Kvalitet byggede på tre grundprincipper:

- Uddannede mekanikere
- Detaljerede vedligeholdelsesmanualer
- Afsluttende inspektioner.

Douglas Aircraft Company udarbejdede omfattende produktions- og reparationsmanualer, og militæret gennemførte egne kvalitetskontroller.

Der var stor fokus på:

- Korrekt udført arbejde
- Brug af originale reservedele
- Visuel inspektion
- Funktionstest inden frigivelse.

Hvis arbejdet var korrekt udført, blev flyet betragtet som sikkert.

Det var et Quality Control-system (QC).

1950-1970 – Standardisering

Efter krigen voksede den civile luftfart eksplosivt.

Myndighederne indførte:

- Faste vedligeholdelsesprogrammer
- Certificerede værksteder
- Godkendte mekanikere
- Dokumentationskrav.

Nu var det ikke længere nok, at arbejdet *så rigtigt ud*.

Man skulle kunne dokumentere:

- Hvem der udførte arbejdet
- Hvilke data der blev anvendt
- Hvilke reservedele der blev monteret
- Hvornår arbejdet blev udført.

Kvalitet blev dermed også et spørgsmål om sporbarhed.

1980-1990 – Quality Assurance

I takt med at luftfarten blev mere kompleks, blev det tydeligt, at fejl ofte skyldtes organisationen og ikke nødvendigvis mekanikeren.

Derfor begyndte mange luftfartsmyndigheder at stille krav om interne audits.

Man gik fra at kontrollere det udførte arbejde til også at kontrollere organisationen.

Spørgsmålene blev eksempelvis:

- Følges procedurerne?
- Er manualerne opdaterede?
- Har personalet de nødvendige kompetencer?
- Virker organisationens processer?

Dermed opstod Quality Assurance (QA).

1990-2005 – Human Factors

Store internationale undersøgelser viste, at langt de fleste ulykker skyldtes en kombination af menneskelige og organisatoriske faktorer.

Fokus flyttede derfor fra:

"Hvem lavede fejlen?"

til:

"Hvorfor kunne fejlen opstå?"

Human Factors blev en naturlig del af:

- Uddannelse
- Vedligeholdelse
- Planlægning
- Ledelse.

Begreber som:

- Kommunikation
- Træthed
- Tidspres
- Teamwork
- Beslutningstagning

blev lige så vigtige som teknisk kunnen.

2005-2015 – Compliance Monitoring

Med EASA blev kravene harmoniseret i Europa.

Organisationerne skulle nu ikke blot udføre korrekt vedligeholdelse.

De skulle også kunne dokumentere, at hele organisationen løbende overholdt reglerne.

Compliance Monitoring blev indført som en selvstændig funktion.

Audits blev planlagte aktiviteter.

Afvielser blev registreret.

Korrigerende handlinger blev fulgt op.

Ledelsen blev aktivt involveret.

Kvalitet blev nu en kontinuerlig proces.

I dag – Safety Management

Den største udvikling de seneste år er, at kvalitet og sikkerhed er blevet to sider af samme sag.

I dag arbejder organisationerne med:

- Safety Management System (SMS)
- Compliance Monitoring
- Occurrence Reporting
- Risk Management
- Just Culture
- Human Factors
- Continuous Improvement.

Man forsøger ikke blot at finde fejl.

Man forsøger at forhindre, at fejl overhovedet opstår.

Enhver hændelse, observation eller audit bliver en mulighed for at lære.

Målet er ikke kun at overholde reglerne.

Målet er at gøre organisationen bedre.

Hvad betyder det for DC-3 Vennerne?

Selvom OY-BPB blev bygget i 1944, drives flyet efter nutidens sikkerhedsprincipper hvor det giver mening.

Vedligeholdelsen bygger fortsat på Douglas' originale manualer, men suppleres i dag med:

- Godkendte vedligeholdelsesprocedurer
- Compliance Monitoring
- Interne audits
- Rapportering af hændelser
- Human Factors
- Løbende uddannelse
- Erfaringer fra internationale DC-3-operatører
- Continuous Improvement.

Vi kombinerer dermed det bedste fra to verdener:

Den solide ingeniørkunst fra 1944 og den moderne sikkerhedskultur fra nutidens luftfart.

Udviklingen i én figur

Periode	Fokus
1944	Quality Control – Byg korrekt
1950	Dokumenteret vedligeholdelse
1970	Standardisering
1985	Quality Assurance
1995	Human Factors
2005	Compliance Monitoring
2015	Safety Management
I dag	Continuous Improvement



Continuous Improvement (Løbende forbedring)

DC-3'eren er konstrueret i en tid, hvor kvalitet først og fremmest handlede om dygtige mekanikere, gennemprøvede procedurer og grundige inspektioner. De samme håndværksmæssige værdier udgør fortsat fundamentet for vedligeholdelsen af OY-BPB.

Som nationalt godkendt BL 2-1-organisation er DC-3 Venerne ikke forpligtet til at følge alle de organisatoriske krav, der gælder for EASA-godkendte vedligeholdelsesorganisationer. Alligevel har vi bevidst valgt at lade vores kvalitets- og sikkerhedsarbejde inspirere af de principper og fortolkninger, som EASA gennem mange år har udviklet inden for Safety Management, Compliance Monitoring, Human Factors, Just Culture og Continuous Improvement.

Vi ser disse principper som internationalt anerkendt "best practice", der styrker vores organisation og understøtter en systematisk tilgang til vedligeholdelse og flyvesikkerhed – også når de ikke er et formelt myndighedskrav.

Flyet er historisk – men måden, vi arbejder med kvalitet og sikkerhed på, er moderne. Kombinationen af klassisk luftfartsingeniørkunst, mange års erfaring og nutidens Safety & Compliance-principper er med til at sikre, at OY-BPB fortsat kan flyve sikkert mange år fremover.

Der findes næppe mange fly, der har skrevet sig så markant ind i luftfartens historie som Douglas DC-3. Vores egen OY-BPB, bygget i 1944, har gennem årtier fløjet tusindvis af timer og båret generationer af passagerer sikkert gennem luften. Men selv et af verdens mest robuste fly kan ikke undslippe tidens tand.

Frivillighed holder historien flyvende

Et projekt som dette kan kun gennemføres takket være de mange frivillige teknikere, håndværkere og specialister, som lægger utallige timer i arbejdet.

Hver eneste nitte, hver eneste inspektion og hver eneste reparation har ét formål – at sikre, at OY-BPB fortsat kan flyve sikkert og fortælle historien om et af verdens mest ikoniske passager/transportfly.

For når døren lukkes, motorerne starter, og de to Pratt & Whitney R-1830-motorer igen bringer den gamle Douglas op i luften, er det resultatet af tusindvis af timers usynligt arbejde.

Det er netop dét arbejde, der holder historien flyvende og tak for det 👍

Lidt nostalgici fra 2007

I forbindelse med Hamborg Airport Open Days den 16. september 2007 deltog blandt andet 15 veteranfly (inklusiv OY-BPB) i en 35-minutters tæt formationsflyvning over Nordtyskland. Blandt dem var otte Douglas DC-3'ere, en type kendt af mange besøgende som "Rosinin-bombeflyet" på grund af dens forsyningsmission under Berlinblokaden. Også verdens to eneste luftdygtige DC-2'ere og Lisunov Li-2, en russisk licensbygget version af DC-3, samt den firemotorede DC-6, den elegante Super Constellation, Messerschmitt Taifun og Avro Anson, deltog. Den imponerende formation blev anført af den nordamerikanske AT-6.

Op mod 150.000 besøgende oplevede Tysklands største luftfarts og "musik og fly-in" event.



