



DANSK UL-FLYVER UNION
DANISH ULTRALIGHT FLYING ASSOCIATION

DANSK UL-FLYVER UNION
Urnehøj 16 – 7400 Herning
Tlf. +45 7878 2190
e-mail: dulfu@dulfu.dk

Meddelelse nr. 25-05

1. juli 2025

Reviderede grupper til ULHB:

I fortsættelse af meddelelse nr. 25-04 af 17. ds., kan vi nu meddele, at TS har godkendt revisioner af ULHB gr. 410, gr. 430-3 og 430-4. De nye udgaver bliver lagt på hjemmesiden og har virkning fra 1. juli 2025 og er vedhæftet denne meddelelse.

De væsentligste ændringer af ULHB gr. 410 fremgår af oversigten sidst i denne meddelelse.

ULHB gr. 430-3 – NY-syn:

Her er eneste ændring for nu, at det skal kontrolleres, at der er monteret det tidligere omtalte rustfrie skilt med flyets nationalitets- og identifikationsbetegnelse.

ULHB gr. 430-4 – periodisk og ejerskiftesyn:

Også her skal det kontrolleres at der er monteret det rustfrie skilt, men dog med den modifikation, at fly der er registreret inden 1. juli 2025, først skal have det monteret inden 1. juli 2029.

Desuden er det væsentligt for flyejere at bemærke, at ved syn foretaget efter de nye bestemmelser, kræves nu en erklæring fra flyets ejer om følgende:

- *at flyet er vedligeholdet og eftersat i henhold til et af producenten udfærdiget eller andet af DULFU godkendt vedligeholdelsesprogram*
- *at der løbende bliver fulgt op på servicebulletiner, tekniske meddelelser etc., udgivet af flyets producent eller rettighedshaver*
- *at relevante mandatory og anbefalet service i henhold hertil er udført og noteret i flyets rejsedagbog*
- *samt at flyet anses for "sikker til flyvning" jfr. BL 9-06.*

Som hovedregel skal vedligeholdelse følge det vedligeholdelsesprogram der er beskrevet i POH/AFM (flyets håndbog). Ønsker en flyejer at afvige herfra, skal sådanne afvigelser beskrives og godkendes af DULFU. Er der ikke angivet et sådant vedligeholdelsesprogram, hvilket kan være tilfældet for ældre fly, kan ejeren selv udfærdige et sådant og få det godkendt af DULFU.

De reviderede grupper er nu opdateret på hjemmesiden og er gældende fra 1. juli 2025.

Med venlig hilsen

Dansk UL-flyver Union


Helge Hald
materielchef

Gl. tekst	Ny tekst	Hvorfor
Flyvemaskine	Luftfartøj	Jfr. ændr. Lov om luftfart
.. meddelt DULFUs	... meddelt DULFU's materielchef, der snarest videresender disse til de relevante personer.	Mat.sektionen er ikke en fast enhed – mat.chef har ansvaret for distribution
Hvis et fly er godkendt indenfor de seneste 90 dage, kan udløbsdato/flyvetid dog overføres til den nye ejers flyvetilladelse uden der skal foretages nyt syn af flyet.	Intet	Bestemmelsen er i strid med BL 9-6
Intet	En flyejer kan selv ansøge sekretariatet om en ønsket identifikationsbetegnelse.	Flyejere kan selv vælge registreringsmærke indenfor de afstukne rammer
Intet	<i><u>Inddragelse eller midlertidig suspendering af flyvetilladelse</u> Materielchef eller flykontrollant kan midlertidigt suspendere flyvetilladelsen for et fly såfremt de vurderer at det ikke findes i sikker stand for flyvning eller på anden vis ikke opfylder reglerne i ULHB. Flyejerens gøres bekendt med årsagen og hvad der skal udbedres før suspenderingen kan ophæves. Finder materielchefen, at der er grund til permanent inddragelse af flyvetilladelsen, indstilles dette til Trafikstyrelsen. Indstillingen vedlægges understøttende dokumentation. Dette vil, sammen med relevant partshøring, indgå i Trafikstyrelsens vurdering af, om flyvemaskinen ikke længere findes i sikker stand for flyvning (ref. BL 9-6, pkt. 7.2.4.f).</i>	Indsat efter opfordring af Styrelsen
De første 5 timers flyvning efter udstedelse af flyvetilladelse betragtes som en prøveflyvningsperiode. og i denne periode må der kun flyves med passagerer i forbindelse med evt. omskoling eller tilsvarende uddannelsesmæssigt formål.	De første 25 timers flyvning efter udstedelse af flyvetilladelse til en ikke tidligere registreret type betragtes som en prøveflyvningsperiode. og i denne periode må der kun flyves med passagerer i forbindelse med evt. omskoling eller tilsvarende uddannelsesmæssigt formål. For allerede i DK kendte typer, er prøveflyvningsperioden kun 5 timer.	Præcisering af prøveflyvningsperioden for hhv. ukendte typer og tidligere godkendte typer.
Da flykrop, motor og propel støjmæssigt er en sammenhørende	Da flykrop, motor og propel støjmæssigt er en sammenhørende	Når flystel og propeltype kan

enhed, skal de enkelte dele éntydigt kunne identificeres. Til dette formål udfærdiger materielchefen identifikationslabels til påsætning på flykrop, trike, trikevinge og propel. Motoren identificeres ved typen og serienummeret. Identifikationslabels udleveres når flykontrollantrapporten og støjmålingsrapporten er godkendt af materielchefen.	enhed, skal de enkelte dele éntydigt kunne identificeres. Dette vil i almindelighed være muligt umiddelbart, idet både fly, motor og propel kan identificeres på typer og serienumre. Af hver flytypes Kennblatt/TADS fremgår normalt hvilke motorer og propeller der er godkendt til netop den flytype. Nogle propeller fremgår dog ikke af typegodkendelsen, men i mange tilfælde angiver propelfabrikanten til hvilke typer fly eller motorer deres propel er godkendt til. I nogle tilfælde kan en propel godkendes til en flytype, selv om det ikke umiddelbart fremgår af den tilgængelige dokumentation – det kan f.eks. være tilfældet, hvor en sammenlignelig konfiguration allerede er godkendt eller efter et gennemført prøveflyvningsprogram udfærdiget af materieludvalget. I disse tilfælde skal der i hver enkelt tilfælde af materielchefen, efter flyejerens ansøgning, udfærdiges en godkendelse til brug af denne propel. For flyet, motoren og propellen gælder det, at alle tre typer skal fremgå af flyets flyvetilladelse. I alle tilfælde skal der foreligge en støjmålingsrapport på baggrund af en aktuel foretaget støjmåling, eller evt. udfærdiget på grundlag af støjmåling af en sammenlignelig konfiguration.	éntydigt identificeres, skal der ikke foretages individuel mærkning
Betegnelserne skal bestå af enten Ét tal, som betegner den ultralette flyvemaskines klasse, en bindestreg og et tal med op til 3 cifre (f. eks. 9-888) Eller Bogstaverne "OY", en bindestreg, ét tal, som betegner den ultralette flyvemaskines klasse, og et tal med op til 3 cifre (f.eks. OY-8777, idet 8 betegner flyets klasse).	Betegnelserne skal bestå af Nationalitetsmærket "OY", en bindestreg, ét tal, som betegner det ultralette luftfartøjs klasse, og et tal med 3 cifre (f.eks. OY-9007, idet 9 betegner flyets klasse).	Konsekvens af ændring af BL 1-23
Nationalitets- og identifikationsbetegnelsen leveres normalt fra DULFU's materielsektion i forbindelse med registreringen, men det er ikke noget krav at disse tal	Det er DULFU's sekretariat, der i forbindelse med registreringen godkender anvendelsen af et registreringsmærke. Nationalitets- og registreringsmærkerne skal være	Konsekvens af ændring af BL 1-23

benyttes. Betegnelserne skal være udformet og anbragt som beskrevet i BL 1-23. Denne bekendtgørelse (uddrag) siger blandt andet følgende:	udformet og anbragt som udførligt beskrevet i BL 1-23 revision 2 m/bilag.	
3.1 Mærkerne skal males på, eller anbringes ved hjælp af tilsvarende holdbar karakter. Mærkerne skal til stadighed holdes rene og synlige. 3.3.1 Mærkerne ff	Intet	Der henvises i ovenstående generelt til teksten i BL 1-23

Skiltning i UL-flyet Ifølge BL 9-6 skal UL-flyvemaskinen have monteret et - for pilot og passager - let læseligt rødt skilt med følgende tekst: “DETTE FLY OPFYLDER IKKE STANDARDLUFTDYGTIGHEDSKRAVENE” • Skiltet kan rekvireres ved materielsektionen.	Skiltning i UL-flyet Ifølge BL 9-6 skal UL-luftfartøjet have monteret et - for pilot og passager - let læseligt rødt skilt med følgende tekst: “DETTE FLY OPFYLDER IKKE STANDARDLUFTDYGTIGHEDSKRAVENE” Skiltet kan rekvireres i sekretariatet. <i>BL 1-23 revision 2 – ny bestemmelse gældende fra 1. juli 2025 for alle indregistrerede UL-luftfartøjer:</i> • Ifølge BL 1-23 revision 2 skal der i alle UL-luftfartøjer monteres et skilt i rustfrit stål med flyets registreringsmærke indgraveret – f.eks.: OY-9007. • Skiltet skal have en størrelse på min. 20 x 50 mm • For fly der er indregistreret senest den 30. juni 2025 gælder dog, at et sådant skilt først skal være monteret senest den 1. juli 2029. Skiltet skal monteres i nærheden af hovedindgangen, hvilket kan udlægges som på instrumentbrættet, på sidepanel, på panel over forruden, en gennemgående hovedbjælke eller bagbeklædning – men i alle tilfælde til venstre for flyets længdeakse. Skiltet kan fastgøres med skruer, nitter, en vandbestandig dobbeltklæbende tape som 3M VHP eller limtype som f.eks. Loctite Super Glue, Araldit eller lignende. Bor ikke huller i hovedbjælken eller på andre steder hvor det kan svække konstruktionen. Ejeren kan selv fremstille skiltet, lade det fremstille eller i god tid rekvirere det i sekretariatet i forbindelse med godkendelse af registreringsmærket. Bemærk, at flykontrollanterne må ikke godkende importerede fly efter 30. juni 2025, hvis ikke et sådant skilt er monteret.	Konsekvens af ændring af BL 1-23
---	--	---

	Der skal herudover være følgende skiltning i cockpittet: • Angivelse af max. tilladt flyvehastighed, max. flyvehastighed for flyvning med fulde flapsudslag og min. flyvehastighed. Denne skiltning kan være angivet med farver på fartmålerens skala i form af buer og for max. flyvehastigheds vedkommende i form af en rød streg. • Angivelse af flyets tomvægt, tilladt totalvægt og tilladt nyttelast. • Desuden skal der være et skilt, der angiver en max. tilladt flyvehøjde på 3500', hvis ikke flyet er udstyret med en højdemåler der er godkendt af fabrikanten eller ETSO- eller TSO- godkendt. • Angivelse af max. vedvarende omdrejningstal for motor	
Rejsedagbog Dansk UL-flyver Union autoriserer i medfør af BL 9-6 følgende rejsedagbøger til brug for ultralette flyvemaskiner: • DULFU rejsedagbog • KDA rejsedagbog • • Ved første syn af flyvemaskinen autoriserer flykontrollanten ved stempel og signatur flyvemaskinens rejsedagbog.	Rejsedagbog Der skal for hvert UL-fly føres en rejsedagbog jfr. BL 1-19 og BL 9-6. Ved første syn af et UL-fly, skal en flykontrollant med signatur og stempel autorisere den til flyet hørende rejsedagbog. Dansk UL-flyver Union autoriserer i medfør af BL 9-6 rejsedagbøger der opfylder alle krav som beskrevet i BL 1-19 stk. 5.3. Rejsedagbøger der ikke opfylder disse krav kan ikke autoriseres til brug for UL-fly.	De "gamle" små røde logbøger er "dømt ude" og har været ude af lageret i flere år.
Højdemålere, der anvendes over 3500 ft, skal være ETSO-, JTSO eller TSO-godkendte. Ejeren/brugeren dokumenterer dette over for kontrollanten, og det påføres flyvetilladelsen med angivelse af højdemålerens typebetegnelse.	Højdemålere, der anvendes over 3500 ft, skal være godkendt af flyfabrikanten eller være ETSO-, JTSO eller TSO-godkendte. Ejeren/brugeren skal dokumentere dette over for kontrollanten, og det påføres flyvetilladelsen med angivelse af højdemålerens typebetegnelse.	Klarificering af bestemmelse om, at et UL-fly med en af fabrikanten godkendt højdemåler kan flyve op til 9500'.

Intet	Et magnetisk kompas kan være konstrueret som et elektronisk magnetisk kompas.	Tilføjelse
Det krav til nyttelast, der er fastlagt i BL 9-6, pkt. 7.1.4.D, kan efter dispensation fra TRS (AIC B 09/12) fraviges under følgende forudsætninger: 1. Flyets tomvægt fastsættes ved vejning, foretaget af en af DULFUs flykontrollanter, der	Det krav til nyttelast, der er fastlagt i BL 9-6, pkt. 7.1.4.D, kan fraviges efter dispensation fra TS når betingel-serne beskrevet i AIC B 06/23 er opfyldt.	Henvisning til forudsætninger vist i AIC B 06/23. Forudsætninger er slettet i ULHB



DANSK UL-FLYVER UNION

Materielgodkendelse af UL-flyvemaskiner



Godkendelse af nye typer UL-fly.

For at starte godkendelsesproceduren (gælder kun første fly af typen) skal følgende indsendes til DULFU's materielchef:

1. Det originale typecertifikat fra et land, hvis typegodkendelser godkendes af Styrelsen og DULFU (fotokopi godkendes ikke). Som udgangspunkt skal certifikatet foreligge i originaludgave på engelsk eller tysk. Er det ikke tilfældet, skal importøren for egen regning tilvejebringe en autoriseret oversættelse til dansk. For ultralette fly af klasse A skal som minimum foreligge typecertifikat/national godkendelse af vingen. Understel skal enten være med samme godkendelse som vingen eller være fremstillet efter tegninger og beregninger, som er godkendt af DULFU.

Efter aftale med Styrelsen anerkender DULFU typecertifikat/Kennblatt fra Tyskland, England, Sverige og Tjekkiet.

I tilfælde hvor der ikke foreligger typegodkendelse/Kennblatt fra et af disse lande, kan DULFU's materieludvalg efter granskning af det pågældende luftfartøj, dets dokumentation, dets historie m.m. samt AFM/POH, godkende at flyet registreres som et UL-luftfartøj, såfremt det i øvrigt opfylder betingelserne som beskrevet i BL 9-06. Den foretagne granskning af luftfartøjet m.m. skal nøje beskrives, og dokumentationen skal fremsendes til Styrelsen og opbevares i DULFU's arkiv.

2. Flyvehåndbog og fabrikantens vedligeholdelsesforskrift for motor og flystel.

3. En skriftlig bekræftelse - på en særlig formular - på at forhandleren/ importøren af flyet som ønskes godkendt, forpligter sig til ved aftale med fabrikanten af flyet, at sørge for at enhver modifikation og/eller ændring i flyets tekniske eller aerodynamiske præstationer omgående pr. skrift bliver meddelt DULFU's materielchef, der snarest videresender disse til de relevante personer. Dette gælder i det hele taget alle bulletiner og andre meddelelser fra fabrikanten, for så vidt disse har betydning for flyets sikkerhed og normale drift.

Hvis godkendelse af flyet opnås, vil ovennævnte dokumenter og bøger ikke blive returneret til ansøger, men overgå til DULFU's arkiv.

Alle udgifter i forbindelse med godkendelse betales af ansøger/ejer.

Registrering og flyvetilladelse

Før et ultralet luftfartøj må benyttes, skal der være udstedt en flyvetilladelse for det pågældende luftfartøj. Flyvetilladelse påføres synsdato og udstedelsesdato af DULFU. Flyvetilladelsen udstedes af DULFU's materielchef eller unionens sekretariat- efter indstilling fra en flykontrollant.

Om muligheden for at få en midlertidig flyvetilladelse i forbindelse med nyregistrering henvises til side 3 og gruppe 420.

UL-flyet skal i forbindelse med udstedelse af flyvetilladelse og – om nødvendigt, jf. nedenfor i afsnittet om støjmålerapport – støjmåles efter gældende regler af en af DULFU's flykontrollanter, samt forsynes med national- og identifikationsbetegnelser, som skal være udformet og anbragt på samme måde som beskrevet i BL 1-23 revision 2.

Flyvetilladelsen gælder kun så længe den registrerede person er ejer af luftfartøjet – og bliver altid ugyldig ved ejerskifte – et UL-fly kan således ikke sælges med flyvetilladelse.



Flyvetilladelsen bliver endvidere ugyldig ved ændring af flyets konfiguration dvs. ændring af gearing - anden type motor -, anden propel eller anden væsentlig ændring som f.eks. ændring fra næsehjul til halehjul. I ULHB-gruppe 420 er anført eksempler på hvilke ændringer/reparationer mv., der kræver fornyet flykontrol af DULFU flykontrollant. En ugyldig flyvetilladelse skal omgående sendes til DULFU's sekretariat eller materielchef. National- og identitetsbetegnelsen vil normalt følge luftfartøjet ved ejerskifte. Vedrørende flyvetilladelsens gyldighed i øvrigt - se BL 9-6.

Udover de omtalte forhold - vedrørende flyvetilladelsens gyldighed - er der den regel at, flyvetilladelsen udstedes for en periode af 2 år eller 200 flyvetimer (hvad der måtte komme først). Senest på det tidspunkt skal flyet have sin flyvetilladelse fornyet. Dette sker ved at en flykontrollant gennemgår flyet og ved godkendelse stempler - og påfører flyvetiden på - flyvetilladelsen. Flykontrollantrappen og kopi af flyvetilladelsen sendes til DULFU's sekretariat.

Alle udgifter i forbindelse med syn, støjmåling og registrering m.v. betales af ansøger/ejer.

Inddragelse eller midlertidig suspendering af flyvetilladelse

Materielchef eller flykontrollant kan midlertidigt suspendere flyvetilladelsen for et fly såfremt de vurderer at det ikke findes i sikker stand for flyvning eller på anden vis ikke opfylder reglerne i ULHB. Flyejerer gøres bekendt med årsagen og hvad der skal udbedres før suspenderingen kan ophæves. Finder materielchefen, at der er grund til permanent inddragelse af flyvetilladelsen, indstilles dette til Trafikstyrelsen.

Indstillingen vedlægges understøttende dokumentation. Dette vil, sammen med relevant partshøring, indgå i Trafikstyrelsens vurdering af, om flyvemaskinen ikke længere findes i sikker stand for flyvning (ref. BL 9-6, pkt. 7.2.4.f).

Importflyvning af udenlandsk UL-fly med sigte på dansk registrering.

Importflyvningstilladelse for fly, der fortsat er registrerede i udlandet.

Ønskes et fly, købt i udlandet og fortsat registreret der, fløjet til Danmark af en dansk UL-pilot med sigte på, at flyet skal registreres som dansk ultralet fly, kan materielchefen ansøges herom på et særligt skema jf. gruppe 430 bilag 7, sammen med den dokumentation, der er anført i skemaet.

Importflyvningstilladelse for ikke-registrerede fly

Ønskes et fly, købt i udlandet, men som ikke er registreret, fløjet til Danmark af en dansk UL-pilot med sigte på, at flyet skal registreres som dansk ultralet fly, kan der hos materielchefen fås en midlertidig registrering, som flyet kan flyves hjem på. Materielchefen ansøges herom på et særligt skema jf. gruppe 430 bilag 8, sammen med den dokumentation, der er anført i skemaet.

Ansøgning om flyvetilladelse

Følgende skal indsendes til DULFU's materielchef;

1. Kopi af forsikringsbevis, eller skriftlig tilkendegivelse fra et forsikringsselskab om at ansvarsforsikring er tegnet og sat i kraft. Policenummeret skal være tydeligt angivet.
2. Dokumentation for at gebyret til DULFU for udstedelse af flyvetilladelse er indbetalt til DULFU.
3. Flyvehåndbog samt fabrikantens vedligeholdelsesforskrift for motor og flystel.
4. (Ved ikke-fabriksbyggede fly) Bygge- og/eller samlebeskrivelse samt – i forbindelse med konstruktions- og selvbyggeri – dokumentation for opfyldelse af de krav, materielchefen stillede før byggeriets påbegyndelse.
5. Importør-/fabrikanterklæring.

Materielchefen udpeger en flykontrollant til at syne flyet og udfærdige en flykontrollantrappe, samt en støjmålingsrapport. Er der anmærkninger i flykontrollantrappen, skal disse udbedres og klubbens



materielansvarlige skal kvittere for at anmærkningerne er udbedret. Derefter sendes rapporten til DULFU's sekretariat. Kontrollanten fastsætter en frist for udbedring af de forhold, der er anmærkninger om. Er der tale om forhold, der hindrer sikker videreførsel af flyvningen, fornyr han ikke flyvetilladelsen ved stempel på flyvetilladelsen, før udbedring er dokumenteret gennemført. I øvrige tilfælde fornyr han, men flyvetilladelsen inddrages efterfølgende, hvis forholdene ikke udbedres rettidigt.

For hvert fly, der ikke tidligere har været dansk registreret, udsteder materielchefen eller sekretariatet en flyvetilladelse. De første 25 timers flyvning efter udstedelse af flyvetilladelse til en ikke tidligere registreret type betragtes som en prøveflyvningsperiode. og i denne periode må der kun flyves med passagerer i forbindelse med evt. omskoling eller tilsvarende uddannelsesmæssigt formål. For allerede i DK kendte typer, er prøveflyvningsperioden kun 5 timer. Efter prøveflyvningsperiodens udløb skal ejeren rapportere flyvningernes forløb og hvilke ændringer, der evt. er foretaget på luftfartøjet på DULFU Formular "Rapport til DULFU om prøveflyvningsperiode" (bilag til denne håndbogs gruppe 430 bilag 9), samt indsende kopi af flyets rejsedagbog til DULFU's sekretariat sammen med denne rapport.

For fly, som kontrollanten ved første registrering eller efter bortfald/suspension af hidtidig flyvetilladelse kan godkende til sikker flyvning, udsteder kontrollanten en midlertidig flyvetilladelse, jf. gruppe 420

Bygge- eller samlebeskrivelse

Medmindre luftfartøjet leveres færdigsamlet, skal der foreligge en udførlig samlevejledning som bør være på et for ejeren/byggeren forståeligt sprog. Fly, der ikke er godkendt i Danmark og som bliver hjemmebygget i træ, komposit eller metal skal kontrolleres af en af DULFU godkendt person. Er typen tidligere registreret udstedes der en flyvetilladelse. Der må ikke stilles særlige krav om speciel teknisk eller håndværksmæssig viden eller kunnen - for forståelse af vejledningen - og alle mål- og vægtangivelser - som er nødvendige for samlingen - skal være angivet i metersystemet og kilo.

Fly bygget på grundlag af konstruktionssæt og selvbyggersæt kan kun forventes godkendt, hvis de er bygget efter planer, som forud er forelagt for og godkendt af materielchefen. Materielchefen kan betinge godkendelsen af særlige tilsyn, belastningsprøver mv., som ejeren afholder udgifterne til.

Flyvehåndbog

Der skal foreligge en flyvehåndbog (på engelsk eller dansk) hvis oplysninger nøje stemmer overens med fabrikantens oplysninger.

Flyvehåndbogen skal minimum indeholde følgende:

1. Beskrivelse af luftfartøjet, skitser og hoveddata
2. Operationelle begrænsninger
3. Checklister (eventuelt udvidet checkliste til brug når luftfartøjet har været adskilt i forbindelse med opbevaring eller transport).
4. Præstationsdata og begrænsninger for luftfartøjet
5. Vedligeholdelsesprogram - herunder eftersynsintervaller for stel og motor - med beskrivelse af hvad der skal foretages og hvornår. Manual for hovedeftersyn af motor m.v. skal kunne rekvireres fra importøren.

Støjmålerapport

På ethvert fly skal der foreligge en godkendt støjmålerapport - udfærdiget af en flykontrollant eller af en af DULFU's materielchef godkendt person. Dog skal der for serieproducerede fly, for hvilke der i henhold til



typegodkendelsen foreligger en godkendt ICAO-støjmåling for fly-/motor-/propelkonfigurationen, kun foretages støjmåling af det første fly af typen, der godkendes i Danmark. Nævnte konfiguration skal for efterfølgende fly være den samme som for første fly af typen, godkendt i Danmark.

De 2 målemetoder som kan anvendes, er beskrevet i gruppe 425. Der må ved støjmålingen kun anvendes støjmåleudstyr godkendt af Trafikstyrelsen og Dansk UL-flyver Union. For nærværende er følgende støjmåleudstyr godkendt: Cirrus, type CR 306

Da flykrop, motor og propel støjæssigt er en sammenhørende enhed, skal de enkelte dele éntydigt kunne identificeres.

Dette vil i almindelighed være muligt umiddelbart, idet både fly, motor og propel kan identificeres på typer og serienumre. Af hver flytypes Kennblatt/TADS fremgår normalt hvilke motorer og propeller der er godkendt til netop den flytype. Nogle propeller fremgår dog ikke af typegodkendelsen, men i mange tilfælde angiver propelfabrikanten til hvilke typer fly eller motorer deres propel er godkendt til.

I nogle tilfælde kan en propel godkendes til en flytype, selv om det ikke umiddelbart fremgår af den tilgængelige dokumentation – det kan f.eks. være tilfældet, hvor en sammenlignelig konfiguration allerede er godkendt eller efter et gennemført prøveflyvningsprogram udfærdiget af materieludvalget. I disse tilfælde skal der i hver enkelt tilfælde af materielchefen, efter flyejerens ansøgning, udfærdiges en godkendelse til brug af denne propel.

For flyet, motoren og propellen gælder det, at alle tre typer skal fremgå af flyets flyvetilladelse.

I alle tilfælde skal der foreligge en støjmålingsrapport på baggrund af en aktuell foretaget støjmåling, eller evt. udfærdiget på grundlag af støjmåling af en sammenlignelig konfiguration.

Er det ikke muligt éntydigt at identificere enhederne, skal der af materielchefen udfærdiges identifikationslabels til påsætning på flykrop, trike, trikevinge og propel. Motoren identificeres ved typen og serienummeret. Identifikationslabels udleveres når flykontrollantrappen og støjmålingsrapporten er godkendt af materielchefen.

Flyejerer er ansvarlig for korrekt montering efter medleveret monterings-vejledning.



Nationalitets- og identifikationsbetegnelse på UL-flyet

I forbindelse med registrering af UL-flyet og udstedelse af en flyvetilladelse skal flyet forsynes med en nationalitets- og identifikationsbetegnelse.

Nationalitets- og identifikationsbetegnelse

Betegnelserne skal bestå af

Nationalitetsmærket "OY", en bindestreg, og som identifikationsbetegnelse ét tal, som betegner det ultralette luftfartøjs klasse, og yderligere 3 cifre (f.eks. OY-9007, idet 9 betegner flyets klasse).

For at genanvende en tidligere anvendt identifikationbetegnelse, skal dette have været afmeldt i min. 36 mdr. Dog kan en flyejer, når en identifikationsbetegnelse har været afmeldt i 12 mdr., genanvende det på et andet fly tilhørende flyejerer.

En flyejer kan selv ansøge sekretariatet om en ønsket identifikationsbetegnelse. Sekretariatet fører en



fortegnelse over ledige såvel som aktive identifikationsbetegnelser.

Anm.: Betegnelsen for klasse A er 8 og for B 9.

Det er DULFU's sekretariat, der i forbindelse med registreringen godkender anvendelsen af en identifikationsbetegnelse. Nationalitets- og identifikationsbetegnelserne skal være udformet og anbragt som udførligt beskrevet i BL 1-23 revision 2 m/bilag.

Skiltning i UL-flyet

Ifølge BL 9-6 skal UL-luftfartøjet have monteret et - for pilot og passager - let læseligt rødt skilt med følgende tekst:

**“DETTE FLY OPFYLDER IKKE
STANDARDLUFTDYGTIGHEDSKRAVENE”**

Skiltet kan rekvireres i sekretariatet.

Skilt i rustfrit stål med flyets nationalitets- og identifikationsbetegnelse:

BL 1-23 revision 2 – ny bestemmelse gældende fra 1. juli 2025 for alle indregistrerede UL-luftfartøjer:

- Ifølge BL 1-23 revision 2 skal der i alle UL-luftfartøjer monteres et skilt i rustfrit stål med flyets identifikationsbetegnelse indgraveret – f.eks.: **OY-9007**.
- Skiltet skal have en størrelse på min. 20 x 50 mm
- For fly der er indregistreret senest den 30. juni 2025 gælder dog, at et sådant skilt først skal være monteret senest den 1. juli 2029.

Skiltet skal monteres i nærheden af hovedindgangen, hvilket kan udlægges som på instrumentbrættet, på sidepanel, på panel over forruden, en gennemgående hovedbjælke eller bagbeklædning – men i alle tilfælde til venstre for flyets længdeakse. Skiltet kan fastgøres med skruer, nitter, en vandbestandig dobbeltklæbende tape som 3M VHP eller limtype som f.eks. Loctite Super Glue, Araldit eller lignende.

Bor ikke huller i hovedbjælken eller på andre steder hvor det kan svække konstruktionen.

Ejeren kan selv fremstille skiltet, lade det fremstille eller i god tid rekvirere det i sekretariatet i forbindelse med godkendelse af identifikationsbetegnelsen.

Bemærk, at flykontrollanterne må ikke godkende importerede fly efter 30. juni 2025, hvis ikke et sådant skilt er monteret.

Der skal herudover være følgende skiltning i cockpittet:

- Angivelse af max. tilladt flyvehastighed, max. flyvehastighed for flyvning med fulde flapsudslag og min. flyvehastighed. Denne skiltning kan være angivet med farver på fartmålerens skala i form af buer og for max. flyvehastigheds vedkommende i form af en rød streg.
- Angivelse af flyets tomvægt, tilladt totalvægt og tilladt nyttelast.
- Desuden skal der være et skilt, der angiver en max. tilladt flyvehøjde på 3500', hvis ikke flyet er udstyret med en højdemåler der er godkendt af fabrikanten eller ETSO- eller TSO- godkendt.
- Angivelse af max. vedvarende omdrejningstal for motor

Rejsedagbog

Der skal for hvert UL-fly føres en rejsedagbog jfr. BL 1-19 og BL 9-6.

Ved første syn af et UL-fly, skal en flykontrollant med signatur og stempel autorisere den til flyet hørende rejsedagbog.

Dansk UL-flyver Union autoriserer i medfør af BL 9-6 rejsedagbøger der opfylder alle krav som beskrevet i BL 1-19 stk. 5.3. Rejsedagbøger der ikke opfylder disse krav kan ikke autoriseres til brug for UL-fly.



MTOM

MTOM (Maximum Take Off Mass) er højeste tilladte startmasse. Denne inkluderer således luftfartøjet, alt materiel, bagage, brændstof og personer.

Motoren

Motoren skal være forsynet med 2 af hinanden uafhængige tændingssystemer. Det skal være muligt at afprøve tændingssystemerne enkeltvis. Motoren skal være forsynet med et forvarmesystem, hvis der anvendes karburator med venturi, og systemet skal kunne betjenes fra cockpittet. Hvis motoren er monteret således, at flammer ved en motorbrand kan ramme ombordværende, skal der være monteret et brandskot. Det skal være fremstillet af et materiale, der kan modstå direkte flammer på 1100 grader F. (593 celsius) i 15 min. uden gennembrænding.

Der skal for motoren være udarbejdet et eftersyns- og vedligeholdelsesprogram. Et program udarbejdet af motorfabrikanten kan godkendes. Hvis et sådan ikke forefindes, skal ejer/bruger udarbejde eftersynsprogrammet, som skal godkendes af DULFU's materielchef.

Ovennævnte krav til motor anses for optimale og er gældende ved godkendelse af nye flytyper men dele heraf kan fraviges for ældre typer fly.

Operativ tommasse

Måles som summen af de lodrette tryk fra flyets hjul, når flyet er i flyveklar stand, som beskrevet i BL 9-6. Målingen gennemføres med en vægt under hvert af luftfartøjets hjul samtidigt. Måleresultaterne lægges sammen, hvorved flyets operative tommasse findes.

Minimum nyttelast

Defineres som vægten af ombordværende personer samt vægten af brugbart brændstof, der minimum skal kunne medbringes uden overskridelse af MTOM og svarer til:

- 100 kg for ensædet, og
- 175 kg for tosædet.

I henhold til AIC B 06/23 er der dog adgang til individuelt beregnet nyttelast, jf. nedenfor.

Brændstofsyste

Brændstofsyste

Brændstofsyste

Ovennævnte krav til motor anses for optimale og er gældende ved godkendelse af nye flytyper, men dele heraf kan fraviges for ældre typer fly.

Omdrejningsindikator

Luftfartøjet skal være forsynet med en omdrejningsindikator. Omdrejningsindikatoren skal have en skala med en inddeling ikke grovere end 250 RPM. Anvendes digital omdrejningsindikator skal visningen ligeledes være i spring ikke større end 250 RPM. Skalaen/displayet skal tydeligt kunne læses fra fartøjschefens plads. Hvis luftfartøjet anvendes til skoling skal skalaen/displayet endvidere kunne aflæses fra instruktørsædet. Maksimal vedvarende motorydelse i normalt operationsområde jf. flyvetilladelsens "Operationelle begrænsninger" skal være indikeret på skalaen med en grøn bue eller en skiltning på eller ved



omdrejningsindikatoren.

Omdrejningsindikatoren skal godkendes af flykontrollanten. Det anbefales at anvende omdrejningsindikatorer med visere i stedet for tal, idet visere er hurtigere at aflæse.

Højdemåler

Luftfartøjet skal være forsynet med en højdemåler. Højdemåleren skal have en skala med en inddeling ikke grovere end 100 feet eller 30 m. Anvendes digital højdemåler skal visningen ligeledes være i spring ikke større end 100 feet eller 30 m. Skalaen/displayet skal tydeligt kunne læses fra fartøjschefens plads. Hvis flyet anvendes til skoling skal skalaen/displayet endvidere kunne aflæses fra instruktørsædet. Det anbefales at anvende højdemålere med visere i stedet for tal, idet visere er hurtigere at aflæse.

Højdemålere, der anvendes over 3500 ft, skal være godkendt af flyfabrikanten eller være ETSO-, JTSO eller TSO-godkendte. Ejeren/brugeren skal dokumentere dette over for kontrollanten, og det påføres flyvetilladelsen med angivelse af højdemålerens typebetegnelse.

Er flyet ikke udstyret med en sådan godkendt højdemåler, skal følgende tekst være påført instrumentbrættet med skilt eller maling i nærheden af højdemåleren: MAX HØJDE 3500 FT. MSL

Kompas

Luftfartøjet skal være forsynet med et magnetisk kompas, som tydeligt skal kunne læses fra fartøjschefens plads. Hvis flyet anvendes til skoling skal kompasset endvidere kunne aflæses fra instruktørsædet. Et magnetisk kompas kan være konstrueret som et elektronisk magnetisk kompas.

Fartmåler

Luftfartøjet skal være forsynet med en fartmåler. Skalaen/displayet skal tydeligt kunne læses fra fartøjschefens plads. Hvis flyet anvendes til skoling skal skalaen/displayet endvidere kunne aflæses fra instruktørsædet. Fartmåleren skal godkendes af flykontrollanten. Det anbefales at anvende fartmålere med visere i stedet for tal, idet visere er hurtigere at aflæse.

Seler

Luftfartøjet skal være forsynet med typegodkendt lænde- og skuldersele for hvert sæde.

Sikkerhedshjelm

Dansk UL-flyver Union træffer i forbindelse med første syn afgørelse om, hvorvidt det påhviler pilot og passager at bære sikkerhedshjelm og beskyttelsesbriller subsidiært visir. I det omfang, sådant udstyr skal anvendes, skal det fremgå af luftfartøjets flyvetilladelse.

Radioudstyr i ultralette luftfartøjer

Der må kun anvendes radioudstyr, som opfylder kravene i BL 1-17 og brugeren skal være i besiddelse af certifikat som luftfartradiotelefonist, jævnfør BL 6-08. Radioudstyret skal være monteret i luftfartøjet på en sådan måde, at det til stadighed kan betjenes af fartøjschefen. Dette gælder også ved skoling hvor denne måtte sidde i instruktørsædet.

SSR-transponder

Hvis luftfartøjet er udstyret med SSR-transponder, skal denne være godkendt, jf. BL 1-17.

Er der tale om mode S, skal denne være ETSO, JTSO eller TSO-godkendt, og den skal være kodet med en 24-bit Mode S ICAO-adresse, der tildeles i hvert enkelt tilfælde af Styrelsen. Ansøgning om tildeling af ICAO-adressen indgives på formularen TRSLD-170. Ved ejerskifte eller afmelding af pågældende luftfartøj, skal Styrelsens Luftdygtighedskontor hurtigst muligt orienteres herom.

Nødpejlesender

Hvis nødpejlesender er installeret, skal det være sket i overensstemmelse med BL 1-10.



Mht. til ansøgning om brug af ELT samt afmelding/ejerskifte gælder det samme som mht. transponder mode S, dog bruges ved ansøgning formularen TRSLD-147.

Nødsystem til udskydning af redningsfaldskærmskærm

For installation og anvendelse af sådanne nødsystemer gælder følgende regler:

1. Flyet skal være godkendt til installation af nødsystem af pågældende type.
2. Der må kun anvendes nødsystemer, som er godkendt af DAeC (Deutscher Aero Club), DULV (Deutscher Ultraleichtflugverband) og/eller LBA (Luftfahrts Bundesamt).

Systemet skal være godkendt ved en Musterzulassung für Rettungsgeräte og/eller Kennblatt fra en eller flere af de 3 nævnte organisationer.
3. Krav til nødsystemet anført i Musterzulassung/Kennblatt samt evt. krav fra fabrikanten af systemet skal følges. Dette omfatter bl.a. installation, skiltning, betjening, begrænsninger, vedligeholdelse med tilhørende pakke- og synsintervaller, total levetid samt bortskaffelse.
4. Flyets flyvehåndbog og vedligeholdelsessystem skal opdateres med relevante afsnit, såfremt nødsystemet er eftermonteret eller ikke er beskrevet af flyfabrikanten.

Ejer/bruger af flyet skal desuden holde sig opdateret på eventuelle servicebulletiner (SB) eller luftdygtighedsdirektiver (AD-notes/MPD) udstedt for systemet.
5. Flyets forøgede MTOM (315 eller 475 kg.) må ikke overskride flyfabrikantens angivne MTOM og skal være omfattet af flyvehåndbogens vægt- og balanceafsnit.
6. Flyets forøgede MTOM skal anføres ved skiltning og indføres i flyvehåndbogen.
7. Til advarsel for jordpersonel i brand- og redningssituationer skal det udvendigt på flyet i nærheden af nødsystemets udskydningssted (raket), samt på begge sider af halefinnen ved skiltning/bemaling fremgå, at der er installeret raketdrevet nødsystem.
8. Systemets fabrikat og type skal fremgå af UL-flyets flyvetilladelse. Da installation af et sådant system betragtes som en større ændring, jf. BL 9-6 punkt 7.2.4, skal der udstedes en ny flyvetilladelse.
9. Komponentkort oprettes på nødsystemet.

DULFU fører en liste over, hvilke UL-flyindivider, der er udstyret med et nødsystem.

Individuelt beregnet nyttelast

Det krav til nyttelast, der er fastlagt i BL 9-6, pkt. 7.1.4.D, kan fraviges efter dispensation fra TS når betingelserne beskrevet i AIC B 06/23 er opfyldt.

Der skal i kabinen være et skilt, synligt for pilot og passager, der tydeligt angiver MTOM, Tomvægt og max. nyttelast – som f.eks.:

OY-9007	
Maximal startvægt	450 kg
Flyets tomvægt	281 kg
Maximal nyttelast	169 kg



1. Nyttelast består af vægten af pilot og passager, evt. bagage og vægt af anvendeligt brændstof.
2. Flyets maksimale startvægt (MTOM) kan være forhøjet efter reglerne om montering af nødsystem til udskydning af redningsfaldskærm, men MTOM må ikke overskride den MTOM, der er angivet i flyvehåndbogen.
3. Det påhviler piloten at foretage en beregning af nyttelast og tyngdepunkt, før flyvning påbegyndes.
4. Ansøgningen om individuelt beregnet nyttelast sendes til unionens materielchef med det tilhørende materiale.

Særlige krav til flyets indretning, når en instruktør eller kontrollant som flyets luftfartøjschef varetager opgaver som henholdsvis instruktør og kontrollant.

Skal flyet anvendes til grundskoling, herunder ved duelighedsprøve, skal instruktøren, henholdsvis kontrollanten, have mulighed for at betjene styreorganer og gashåndtag. Hvis flaps og bremses er monteret, skal samme mulighed foreligge mht. dette udstyr.

Det er i den forbindelse ikke et krav, at udstyr til betjening af flaps og bremses er specielt installeret til instruktøren/kontrollanten, men vedkommende skal have adgang til betjening af dette udstyr uden særlige hindringer.

I forbindelse med PFT, typeomskoling og klasseomskoling skal fartøjschefen kunne betjene styreorganer og gashåndtag. Har aspiranten på det tidspunkt, hvor flyvningen finder sted, ikke lovlig adgang til at føre flyet, gælder samme krav til indretning af flyet, som ved grundskoling.

FLYKONTROLLANT RAPPORT af syn til nyregistrering Klasse B



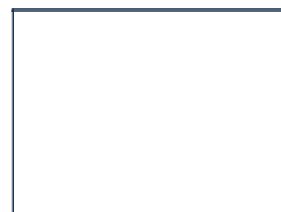
DANSK UL-FLYVER UNION
DANISH ULTRALIGHT FLYING ASSOCIATION

FLYKONTROLLANT

Navn _____.

Tlf.nr. _____.

Synsdato _____ . Dato for vejning _____



Stempel

Typecertificering _____.

Flyfabrikant: _____.

Flyets serienr. _____.

Flytype _____.

Flyets årgang: _____.

Registreringsnummer _____.

Motors serienr: _____.

Motortype: _____.

Motortid: _____.

Motors Årgang: _____.

Gear: _____.

Karburator: _____.

Støjmålt dato*): _____.

Propel: _____.

Flyvetid: _____.

Operationelle begrænsninger:

*)medmindre flyet er fritaget for støjmåling, jf. vedlagte attest fra materielchefen.

Såfremt flyet er udstyret med mode S transponder, ELT eller PLB skal der søges om kode for respektive ejer hos TS.

Ejer: _____

Tlf.nr. _____

Adr. _____.

UL-Klub: _____

Emailadresse _____.

Fors.selskab. _____

Lovp.fors. nr.: _____.

Anmærkninger godkendt af: _____ dato: _____.

Flykontrollant navn og stempel.

FLYET GODKENDT

Stempel

Ny udløbsdato: _____.

Ny udløbstd: _____.

Modtaget sekretariatet dato: _____.

_____.
materielchefens underskrift og stempel

Pkt.	GENERELT	Anm. nr.	Godkendt sign.
A.1.	Identifikation af UL-flyet. Registreringsmærker på vinge og fuselage i.h.t. gældende bestemmelser.		
A.2.	Hvis flyet har dispensation til individuelt beregnet nyttelast, oplyses den herved godkendte nyttelast: _____ kg. Check at der er den skiltning, der er nødvendig i den forbindelse		
A.3.	Er relevante SB; TM, AD etc. fra flyfabrikanten udført og noteret i rejsedagbogen		
Pkt.	KROP OG UNDERSTEL	Anm. nr.	Godkendt sign.
B.1.	Kroppen undersøges for udvendige tegn på beskadigelser, afskalning af maling, korrosion samt olieret eller mør beklædning.		
B.2.	Kroppen undersøges indvendigt for beskadigelser og god konservering. Metaldele er fri for korrosion.		
B.3.	Check at bolte og møtrikker er af godkendt kvalitet, fejlfrie og sikret korrekt.		
B.4.	Check vinge- og stræberforbindelser for: Sikker fastgørelse, slør, slidmærker, revner, beskadigelser, løse dele/nitter, for korrosion og god konservering.		
B.5.	Siderors hængsler og haleplansforbindelser checkes jf. pkt. B.4.		
B.6.	Understel, hjulaksler og affjedring checkes jf. pkt. B.4. Check at lejer og led er rensede og indfedtede.		
B.7.	Bremsesystemet checkes jf. pkt. B.4. og det checkes at bevægelige dele er rensede og indfedtede.		
B.8.	Check at fælgene er fejlfrie, at dækkene har korrekt mønster.		
Pkt.	VINGER OG HALEPLAN	Anm. nr.	Godkendt sign.
C.1.	Vinger, rorflader og haleplan undersøges for udvendige tegn på beskadigelser, afskalning af maling samt olieret eller mør beklædning.		
C.2.	Check vinge for-, bagkant, ribber og hovedbjælker for tegn på: Brud, deformation, revner og korrosion.		
C.3.	Check haleplan for-, bagkant og evt ribber jf. pkt C.2.		
C.4.	Check at bolte og møtrikker er af godkendt kvalitet, fejlfrie og sikret korrekt.		
C.5.	Check at vingemontagebeslag og haleplans ophæng er fri for: Slør (hullerne må højst være 1/10 mm større end de tilsvarende bolte).		
C.6.	Check at samtlige rorhængsler er fri for slør, korrekt fastgjort og sikret, fri for korrosion, rensede og indfedtede.		
C.7.	Check at der er drænhuller i bagkant af vinge, haleplan og rorflader.		
Pkt.	STYRESYSTEM	Anm. nr.	Godkendt sign.
D.1.	Check at rorflader og flaps kan bevæges let. Vær opmærksom på mislyde samt uens modstand. Check at højde-, krænge- og siderorsudslag samt trim- og flapsudslag er i.h.t. manual.		
D.2.	Ved gennemgang af styresystemet: Check afskalning af maling, korrosion og god konservering.		
D.3.	Check styrepind og ophæng for: Sikker fastgørelse, slør, slidmærker, beskadigelser, løse dele/nitter, revner, at bolte og møtrikker er af godkendt kvalitet, fejlfrie og sikret korrekt. Check at alle bevægelige dele er rensede og indfedtede.		
D.4.	Check forbindelse fra styrepind til højde- og krængeror: Jf. pkt. D.3.		

Pkt.	STYRESYSTEM (fortsat)	Anm. nr.	Godkendt sign.
D.5.	Check samtlige styrewirer for slidmærker, stikkere, beskadigede kovse og taluritter samt passende spænding. Check at alle trisser har hele kanter og går let.		
D.6.	Check pedaler og bremsekabler: Jf. pkt D.3.		
Pkt.	UDRUSTNING / UDSKYR	Anm. nr.	Godkendt sign.
E.1.	Check at instrumentbræt og instrumenter er forskriftsmæssigt fastgjort, at termoflasker, omformere, radioer og lign. er forsvarligt fastgjort. Instrumentslanger er uden knæk og er forsvarligt fastgjort.		
E.2.	Check at cockpittet er udstyret med de nødvendige afmærkninger som ex. VNE, VNO, VSI, VSO og VFE. Tændingskontakten er hensigtsmæssigt anbragt og afmærket med ON/OFF. Det skal tydeligt fremgå om brændstofventil er ÅBEN/LUKKET.		
E.3.	Check at der er monteret et rustfrit skilt min. 22 X 50 mm med flyets nationalitets- og registreringsmærke indgraveret		
E.3.	Check at pitotsystemets statiske og dynamiske indtag er fri for fremmedlegemer.		
E.4.	Check at fastspændingsseler er fri for slitage og har sikker fastgørelse og låsning.		
E.5.	Check at ledningsnettet og evt. batteri er forsvarligt fastgjort, at ledninger er aflastede, at kabelsko og stik er korrekt monteret og at ledninger er indtakke.		
E.6.	Check at skalaerne på omdrejningsindikator, højdemåler, fartmåler og magnetisk kompas tydeligt kan aflæses fra fartøjschefens plads.		
E.7.	Check at instrumenterne er af en type og indretning som angivet i afsnittet om materialer – ULHB gr. 410.		
E.8.	Hvis godkendt højdemåler er installeret, angives fabrikat, type og serienummer: _____ Hvis ikke: check at der på instrumentbrættet er følgende skiltning: Max højde 3500 ft. MSL		
E.9.	Check, at der i cockpittet er et korrekt påført, rødt skilt: <i>Dette fly opfylder ikke standard luftdygtighedskravene</i> samt det blå skilt for godkendelse.		
E.10.	Hvis nødsystem er installeret, angiv fabrikat, type og serienummer _____ og check, at det er godkendt til brug i Danmark og korrekt installeret.		
Pkt.	MOTOR, MOTORRUM OG PROPEL	Anm. nr.	Godkendt sign.
F.1.	Check at der er brandskot, og at motor og motorrum er rengjort og fri for gammel olie og fedt.		
F.2.	Check motorfundament for: Sikker fastgørelse, slør, slidmærker, beskadigelser, løse dele/nitter, revner, korrosion, at bolte og møtrikker er af godkendt kvalitet, fejlfrie og sikret korrekt.		
F.3.	Check at alle slanger, ledninger og komponenter i motorrum er placeret hensigtsmæssigt og forsvarligt fastgjort. Vær opmærksom på skamfling/slidmærker p.g.a. vibrationer.		
F.4.	Check kølesystem for væskestand, at køleslanger og spændebånd er i god stand, køler for tæring og korrosion.		
F.5.	Check udstødningssystem og -beslag for revner, tæring/korrosion, sikker fastgørelse, at fjedre er sikret, og at gummiophæng ikke er møre.		
F.6.	Check oliestand i gearkasse og evt. oliebeholder.		

[illegible]

FLYKONTROLLANT RAPPORT Klasse B



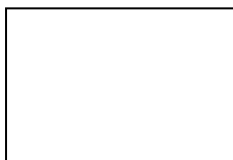
DANSK UL-FLYVER UNION
DANISH ULTRALIGHT FLYING ASSOCIATION

FLYKONTROLLANT

Navn _____.

Tlf.nr. _____.

Synsdato _____.



Flykontrollant stempel

- ☐ Ejerskiftesyn
☐ Periodisk syn
☐ Konfig.ændring

Flytype: _____.

Serial nr. _____.

Flyets fabrikant: _____.

Typecertificering: _____.

Registrerings nr. _____.

Årgang/første reg. _____.

Motortype: _____.

Serial nr.: _____.

Årgang: _____.

Motortid: _____.

Karburator: _____.

Gear: _____.

Propel: _____.

Støjmålt dato: _____.

Max kontinuerlig RPM _____.

Flyvetid: _____.

Operationelle begrænsninger: _____.

Dato for vejning _____.

Såfremt flyet er udstyret med mode S transponder, ELT eller PLB skal der søges om kode for respektive ejer hos TS.

Ejer: _____.

Tlf.nr. _____.

Adr. _____.

UL-Klub: _____.

Fors.selskab. _____.

Lovp.fors. nr.: _____.

Anmærkninger godkendt af: _____ dato: _____.

Flykontrollant navn og stempel.

FLYET GODKENDT

Stempel

Ny udløbsdato: _____.

Ny udløbstd: _____.

Modtaget DULFU, dato: _____.

Materielchefens/flykontrollantens, underskrift og stempel

Godkendt af DK-CAA

Erklæring

Undertegnede ejer/medejer af UL-fly – registrering OY-_____ erklærer herved,

- at flyet er vedligeholdt og efterset i henhold til et af producenten udfærdiget eller andet af DULFU godkendt vedligeholdelsesprogram
- at der løbende bliver fulgt op på servicebulletiner, tekniske meddelelser etc., udgivet af flyets producent eller rettighedshaver
- at relevante mandatory og anbefalet service i henhold hertil er udført og noteret i flyets rejsedagbog
- samt at jeg anser flyet for "sikker til flyvning" jfr. BL 9-06.

_____ den ____/____/____

Underskrift: _____

Eft. pkt.	GENERELT	Anm. nr.	Godkendt sign.
A.1.	Identifikation af UL-flyet. Registreringsmærker på vinge og fuselage i.h.t. gældende bestemmelser.		
A.2.	Kontrol af at modifikationer, inspektioner, konfigurationsændringer og eftersyn mv. er udført i.h.t. gældende bestemmelser samt flyets håndbøger.		
A.3.	Kontrol af flyvetilladelse.		
A.4.	Kontrol af at driftsjournal er korrekt ajourført.		
A.5.	Check at relevante SB; TM, AD m.v. er udført og noteret i driftsjournalen		
Eft. pkt.	KROP OG UNDERSTEL	Anm. nr.	Godkendt sign.
B.1.	Kroppen undersøges for udvendige tegn på beskadigelser, afskalning af maling, korrosion samt olieret eller mør beklædning.		
B.2.	Kroppen undersøges indvendigt for beskadigelser og god konservering. Metaldele er fri for korrosion.		
B.3.	Check at bolte og møtrikker er af godkendt kvalitet, fejlfrie og sikret korrekt.		
B.4.	Check vinge- og stræberforbindelser for: Sikker fastgørelse, slør, slidmærker, revner, beskadigelser, løse dele/nitter, for korrosion og god konservering.		
B.5.	Siderors hængsler og haleplansforbindelser checkes jf. pkt. B.4.		
B.6.	Understel, hjulaksler og affjedring checkes jf. pkt. B.4. Check at lejre og led er renset og indfedtede.		
B.7.	Bremsesystemet checkes jf. pkt. B.4. og det checkes at bevægelige dele er rensede og indfedtede.		

B.8.	Check at fælgene er fejlfrie, at dækkene har korrekt lufttryk og mønster.		
Eft. pkt.	VINGER OG HALEPLAN	Anm. nr.	Godkendt sign.
C.1.	Vinger, rorflader og haleplan undersøges for udvendige tegn på beskadigelser, afskalning af maling samt olieret eller mør beklædning.		
C.2.	Check vinge for-, bagkant, ribber og hovedbjælker for tegn på: Brud, deformation, revner og korrosion.		
C.3.	Check haleplan for-, bagkant og evt ribber jf. pkt C.2.		
C.4.	Vingearealet optræder som kontrast til flyvemaskinens omgivelser under flyvning.		
C.5.	Check at bolte og møtrikker er af godkendt kvalitet, fejlfrie og sikret korrekt.		
C.6.	Check at vingemontagebeslag og haleplans ophæng er fri for: Slør (hullerne må højst være 1/10 mm større end de tilsvarende bolte).		
C.7.	Check at samtlige rorhængsler er, fri for slør, korrekt fastgjort og sikret, fri for korrosion, rensede og indfedtede.		
C.8.	Check at der er drænhuller i bagkant af vinge, haleplan og rorflader.		
Eft. pkt.	STYRESYSTEM	Anm. nr.	Godkendt sign.
D.1.	Check at rorflader og flaps kan bevæges let. Vær opmærksom på mislyde samt uens modstand. Check at højde-, krænge- og siderorsudslag samt trim- og flap-sudslag er i.h.t. manual.		
D.2.	Ved gennemgang af styresystemet: Check afskalning af maling, korrosion og god konservering.		
D.3.	Check styrepind og ophæng for: Sikker fastgørelse, slør, slidmærker, beskadigelser, løse dele/nitter, revner, at bolte og møtrikker er af godkendt kvalitet, fejlfrie og sikret korrekt. Check at alle bevægelige dele er rensede og indfedtede.		
D.4.	Check forbindelse fra styrepind til højde- og krængeror: Jf. pkt. D.3.		
D.5.	Check samtlige styrewirer for slidmærker, stikkere, beskadigede kovse og taluritter samt passende spænding. Check at alle trisser har hele kanter og går let.		
D.6.	Check pedaler og bremsekabler: Jf. pkt D.3.		
Eft. pkt.	UDRUSTNING / UDSTYR	Anm. nr.	Godkendt sign.
E.1.	Check at instrumentbræt og instrumenter er forskriftsmæssigt fastgjort, at termoflasker, omformere, radioer og lign. er forsvarligt fastgjort. Instrumentslanger er uden knæk og er forsvarligt fastgjort.		
E.2.	Check at cockpittet er udstyret med de nødvendige afmærkninger som ex. VNE, VNO, VSI, VSO og VFE. Tændingskontakten er hensigtsmæssigt anbragt og afmærket med ON/OFF. Det skal tydeligt fremgå om brændstofventil er ÅBEN/LUKKET. Check at der er monteret en væggtavle		
E.3.	Check at der er monteret et rustfrit skilt min. 22 X 50 mm med flyets nationalitets- og registreringsmærke indgraveret		
E.4.	Check at pitotsystemets statiske og dynamiske indtag er fri for fremmedlegemer.		
E.5.	Check at fastspændingsseler er fri for slitage og har sikker fastgørelse og låsning.		
E.6.	Check at ledningsnettet og evt. batteri er forsvarligt fastgjort, at ledninger er aflastede, at kabelsko og stik er korrekt monteret og at ledninger er intakte.		
E.4.	Check at skalaerne på omdrejningsindikator, højdemåler, fartmåler og magnetisk kompas tydeligt kan aflæses fra fartøjschefens plads.		

E.8.	Check at instrumenterne er af en type og indretning som angivet i afsnittet om materialer ULHB gr. 410.		
E.9.	Hvis godkendt højdemåler er installeret, angives fabrikat, type og serienummer: _____. Hvis ikke: check at der på instrumentbrættet er følgende skiltning: Max højde 3500 ft. MSL		
E.10.	Check, at der i cockpittet er et korrekt påført, rødt skilt: <i>Dette fly opfylder ikke standard luftdygtighedskravene</i> samt det blå skilt for godkendelse.		
E.11.	Hvis nødsystem er installeret, angiv fabrikat, type og serienummer _____. og check, at det er godkendt til brug i Danmark og korrekt installeret.		
Eft. Pkt.	MOTOR, MOTORRUM OG PROPEL	Anm. nr.	Godkendt sign.
F.1.	Check at motor og motorrum er rengjort og fri for gammelt olie og fedt.		
F.2.	Check motorfundament for: Sikker fastgørelse, slør, slidmærker, beskadigelser, løse dele/nitter, revner, korrosion, at bolte og møtrikker er af godkendt kvalitet, fejlfrie og sikret korrekt.		
F.3.	Check at alle slanger, ledninger og komponenter i motorrum er placeret hensigtsmæssigt og forsvarligt fastgjort. Vær opmærksom på skamfling/slidmærker p.g.a. vibrationer.		
F.4.	Check kølesystem for væskestand, at køleslanger og spændbånd er i god stand, køler for tæring og korrosion.		
F.5.	Check udstødningssystem og -beslag for revner, tæring/korrosion, sikker fastgørelse, at fjedre er sikret, og at gummiophæng ikke er møre.		
F.6.	Check oliestand i gearkasse og evt. oliebeholder.		
F.7.	Check at alle motorens gummideler, ledninger, tændrørshætter, startersnor og slanger er i god stand. Check at nedad vendte tændrørshætter er sikret.		
F.8.	Check at luftfilter er rent og korrekt indsmurt i luftfilterolie.		
F.9.	Check propel for hele kanter, korrekt pitch (kun stilbar), balance (med motor i gang) tracking, korrekt fastgørelse og sikring.		
F.10.	Check at gashåndtag og gaskabler er korrekt justeret, går let, er fri for korrosion og stikkere, at bevægelige dele er rene og indfedtede.		
Eft. pkt.	BRÆNDSTOFSYSTEM	Anm. nr.	Godkendt sign.
G.1.	Check at brændstoftank er af godkendt type, at den er forsvarligt anbragt, fastspændt og sikret.		
G.2.	Check at der er monteret et brændstoffilter af trådvævstypen før brændstofpumpen samt at filteret er korrekt fastgjort.		
G.3.	Check at tank, filter og brændstofsysteem er rent, og at der er mulighed for at dræne brændstofsysteem (laveste punkt).		
G.4.	Check brændstofslangernes kvalitet, at de er fri for slidmærker, at der er anvendt spændbånd ved alle studser, at slangerne er korrekt aflastede/fastgjort. NB: Brændstofslangerne må ikke være fastgjort direkte til et rørstel/strukturen, således vibrationer kan medføre, at slangerne slides.		
G.5.	Check at brændstofpumpen er monteret, så der ikke kan opstå luftlommer i pumpen.		
G.6.	Check at brændstofventil (ÅBEN/LUKKET) er placeret, så den kan betjenes fra pilotsædet.		

[illegible]