



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 TRS 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 TRS anerkender DULFU typecertifikater fra Tyskland, England, Sverige og Tjekkiet.

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 materielsektion. 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 en ultralet flyvemaskine må benyttes, skal der være udstedt en flyvetilladelse for den pågældende flyvemaskine. 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 del 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 identitetsbetegnelse, som skal være udformet og anbragt på samme måde som beskrevet i BL 1-23 gældende udgave. Identitetsbetegnelserne udstedes fortløbende.

Flyvetilladelsen gælder kun så længe den registrerede person er ejer af flyvemaskinen – 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 drifthåndbogens gruppe 420 er anført eksempler på hvilke ændringer/reparationer mv., der kræver fornyet flykontrol af DULFU flykontrollant. En ugyldig flyvetilladelse skal omgås

ende sendes til DULFU's sekretariat. National- og identitetsbetegnelsen vil normalt følge flyvemaskinen 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. Flykontrollant-rapporten sendes til DULFU's sekretariat.

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

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. del 430, 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. del 430, 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 forsikringselskab 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 selvbyggerens – 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 flykontrollantrapport, samt en støjmålingsrapport. Er der anmærkninger i flykontrollantrapporten, 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 betragtes som

en prøveflyvningsperiode og i denne periode må der kun flyves med passagerer i forbindelse med evt. omskoling eller tilsvarende uddannelsesmæssigt formål. Efter prøveflyvningsperiodens udløb skal ejeren rapportere flyvningernes forløb og hvilke ændringer, der evt. er foretaget på flyvemaskinen på DULFU Formular "Rapport til DULFU om prøveflyvningsperiode" (bilag til denne håndbogs del 400), 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. del 420

Bygge- eller samlebeskrivelse

Medmindre flyvemaskinen 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 flyvemaskinen, skitser og hoveddata
2. Operationelle begrænsninger
3. Checklister (eventuelt udvidet checkliste til brug når flyvemaskinen har været adskilt i forbindelse med opbevaring eller transport).
4. Præstationsdata og begrænsninger for flyvemaskinen
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 støjmæssigt er en sammenhørende enhed, skal de enkelte dele éntydigt kunne identificeres. Til dette formål udfærdiger materielsektionen identifikationsplader til påsætning på flykrop, trike, trikevinge og propel. Motoren identificeres ved typen og serienummeret. Identifikationspladerne udleveres når flykontrollantrapporten og støjmålingsrapporten er godkendt af materielsektionen.

Flyejereren 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 identifikationsbetegnelsen

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).

Anm.: Betegnelsen for klasse A er 8, for B 9 og for P 7

Nationalitets- og identifikationsbetegnelsen leveres normalt fra DULFU's materielsektion i forbindelse med registreringen, men det er ikke noget krav at disse tal benyttes. Betegnelserne skal være udformet og anbragt som beskrevet i BL 1-23. Denne bekendtgørelse (uddrag) siger blandt andet følgende:

- 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 skal fremtræde én gang på undersiden af venstre vinge. Så vidt det er muligt, skal mærkerne anbringes i samme afstand fra vingens forreste og bageste kant, med den øverste del af tallet i retning mod vingens forkant.
- 4.2.1 Mærkernes højde under vingen skal være mindst 50 cm.
- 4.2.2 Mærkernes højde på fuselagen skal mindst være 30 cm. Hvis der ikke fysisk er plads til det, skal mærkerne være så høje som muligt med sikring af optimal læsbarhed og synlighed. Ved førstkommende syn inden 31. december 2014 skal flyet være forsynet med mærker, der opfylder kravene.

- 5.1. Tallene skal være arabiske tal uden ornamenten.
- 5.2. Bredden af hvert tal - undtagen 1 - og længden af bindestregen skal være 2/3 af et tals højde.
- 5.3. Linierne der danner tallene og bindestregen, skal trækkes fuldt op med en farve der står skarpt mod baggrunden. Tykkelsen af stregerne skal være 1/6 af tallenes højde. Hvert tal skal adskilles fra det umiddelbart foregående eller efterfølgende af et mellemrum, der ikke må være mindre end 1/4 af et enkelt tals bredde. En bindestreg skal i den henseende betragtes som et tal.
- 5.4. Nationalitets- og identifikationsbetegnelser må ikke genanvendes.
- 5.5. På trikes (klasse A) skal der alene være mærke under vingen.

Tallene kan for eksempel se således ud:

- 1234567890 -

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.

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.

MTOM

MTOM (Maximum Take Off Mass) er højeste tilladte startmasse. Denne inkluderer således flyvemaskine, alt materiel, 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 flyvemaskinens 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 09/12 er der dog adgang til individuelt beregnet nyttelast, jf. nedenfor.

Brændstofssystemet

Brændstofssystemet skal under syn godkendes af flykontrollanten som sikkert for flyvning.

Brændstofssystemet skal være fremstillet af et materiale, der kan modstå alle kendte benzintyper samt være forsvarligt og hensigtsmæssigt monteret. Brændstofssystemet skal være forsynet med en brændstofpumpe, brændstofhane, filter samt en drænhane, der skal være monteret på laveste sted i brændstofssystemet. Brændstofslangerne skal i motorrum være lavet af brandhæmmende materiale eller være forsynet med en brandbeskyttelseskappe.

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

Flyvemaskinen 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 flyvemaskinen 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

Flyvemaskinen 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 flyvemaskinen 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 ETSO-, JTSO eller TSO-godkendte. Ejeren/brugeren dokumenterer 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

Flyvemaskinen skal være forsynet med et magnetisk kompas, som tydeligt skal kunne læses fra fartøjschefens plads. Hvis flyvemaskinen anvendes til skoling skal kompasset endvidere kunne aflæses fra instruktørsædet.

Dateret deviationstabel, der ajourføres efter gældende regler, skal forefindes i umiddelbar nærhed af kompasset.

Fartmåler

Flyvemaskinen skal være forsynet med en fartmåler. Skalaen/displayet skal tydeligt kunne læses fra fartøjschefens plads. Hvis flyvemaskinen 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 skuldersæle 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 flyvemaskinens flyvetilladelse.

Radioudstyr i ultralette flyvemaskiner

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 flyvemaskinen 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 TRS efter indstilling fra DULFU. Ansøgning om tildeling af ICAO-adressen indgives på formularen TRSLD-170. Ved ejerskifte eller afmelding af pågældende luftfartøj, skal TRSs Luftdygtighedskontor hurtigst muligt orienteres herom.

Nødpejlesender

Hvis nødpejlesender er installeret, skal det være sket in 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.

Nødssystem 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 472,5 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) ved skiltning/bemaling fremgå, at der er installeret rakettrevet 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 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 også beregner tyngdepunkt (C of G). Vejningen skal rapporteres på det særlige skema (Vejerapport), unionen har udarbejdet hertil
2. Vejningen foretages med det udstyr, der er installeret i flyet, f.eks. instrumenter, navigationsudstyr, radio, hovedsæt, der er nødvendige for brug af radioen, sæder, integrerede tæpper, flyvehåndbog samt fuldoliebeholdning på motor og uanvendeligt brændstof i tankene.
3. På det særlige skema, unionen har udarbejdet hertil (Udstyrsliste), skal der udarbejdes en liste, der viser det udstyr, som flyet er udstyret med ved vejningen, og som ligger ud over det udstyr, der er angivet i den typegodkendelse, der danner grundlag for flyets godkendelse i Danmark.
4. Ejeren/brugeren skal ved anvendelse af skemaet Kontinuerlig vægt og balance opfølgning (AIC B 17/12, bilag B) etablere et kontinuerligt opfølgningssystem for vægt- og balanceændringer.
5. I kabinen skal der være anbragt et skilt, synligt for pilot og passager, der angiver flyets maksimale startvægt, tomvægt og maksimalt mulige nyttelast:
(eksempel)
OY-9713

Maximal startvægt	450 kg
Flyets tomvægt	281 kg
Maximal nyttelast	169 kg
6. Nyttelast består af vægten af pilot og passager, evt. bagage og vægt af anvendeligt brændstof.
7. 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.
8. Det påhviler piloten at foretage en beregning af nyttelast og tyngdepunkt, før flyvning påbegyndes.
9. 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 bremser 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.

Disse regler om instruktørens/kontrollantens muligheder for betjening af flyet har gyldighed for fly, for hvilke der efter 1. marts 2015 er indgået bindende aftale om køb af flyet. Fly der er anskaffet før nævnte dato, skal være indrettet som beskrevet inden 1. marts 2017.