



Revision historik	Ændring	Note
Udkast	Under udarbejdelse	Må ikke anvendes
Rev 1	Godkendt udgave	
Rev 2	Korrekturrettelser	Udsendt udgave

Information vedrørende import af fly.

Formål

Målet med denne bulletin er at skabe bedre synlighed for piloter, flyejere og flykontrollanter vedrørende godkendelse af importerede fly.

Baggrund

Der har gennem de seneste par år været importeret fly hvor flyejeren var af den opfattelse at de kunne registreres som UL fly men af forskellige årsager kunne det ikke lade sig gøre. For at forebygge dyre investeringer, skuffelser og i værste fald tab af penge så er de generelle godkendelseskrav klarlagt i denne bulletin. Vær opmærksom på at der kan være yderligere krav.

Generelle godkendelseskrav

For at et fly kan godkendes som UL fly i Danmark skal mindst følgende krav opfyldes

- 1) Flyets identitet kan fastlægges ud fra dokumentation fra fabrikken i form af produktionscertifikat, købskvittering eller tilsvarende dokument, der angiver fabrikat, type og serienummer, og
- 2) Flyet har et identifikationsskilt monteret på flyet der angiver fabrikat, type og serienummer, og
- 3) Der eksisterer en af følgende UL typegodkendelser
 - Kennblatt (Tysk)
 - TADS (Engelsk)
 - Typintyg (Svensk)
 - LAA CR (Tjekkisk)
- 4) Derudover skal flyet med det udstyr det tiltænkes at flyve med overholde MTOW og nyttelastgrænserne angivet i BL 9-6:
 1. Maksimal startmasse (MTOW) må ikke overstige følgende:
 - 300 kg for et en-sædet landfly. 315 kg hvis der er faldskærm monteret.
 - 450 kg for et to-sædet landfly. 472,5 kg hvis der er faldskærm monteret.
 - 330 kg for et en-sædet amfibiefly eller pontonfly.
 - 495 kg for et to-sædet amfibiefly eller pontonfly,



DULFU's Materielchef udsender:

- Procedure Konfiguration
 Vejledning TBO ændring
 Information

Dato: 28/12-2023

Rev 2.

Godk: T. Olsgaard

2. Minimum nyttelast, dvs. vægten af ombordværende personer og vægten af anvendeligt brændstof, der som minimum skal kunne medbringes ombord, uden at MTOW overskrides, skal mindst være følgende:
- 100 kg for en-sædet fly.
 - 175 kg for to-sædet fly.

Kan minimum nyttelast ikke overholdes kan der søges dispensation hos Trafikstyrelsen for en mindre nyttelast. Man skal gøre sig klart at dispensationen ikke fritager MTOW kravet ved flyvning.

Flyfabrikkerne udsteder bulletiner. Er fabrikken lukket kan der efterfølgende også være udstedt sikkerhedsbulletiner fra anden side. For at få et fly godkendt så skal alle bulletiner relateret til sikkerhed være opfyldt.

Ønsker man at få registreret UL fly, der har en konfiguration der ikke stemmer overens med en typegodkendelse kan man ansøge DULFU's materielchef om registrering. Ansøgningen kan delegeres til materieludvalget, der behandler den efter aftale med materielchefen.

Der er tidligere set eksempler på fly der ikke kan godkendes til UL flyvning i Danmark pga

- A) Flyet er registreret som UL i udlandet og fejlagtigt har køber antaget at UL regler er harmoniseret i EU. Det er de ikke, de er nationalt reguleret og i Danmark er det BL 9-6 der anvendes.
- B) Flyet er sat til salg som UL, men er reelt et LSA fly. Kun fly med UL godkendelse må godkendes som UL selvom de ligner LSA modellen.
- C) Flyet har fået monteret vinger fra en anden model. Så er det ikke længere i overensstemmelse med typegodkendelsen. De fleste fabrikker bruger jigs til at bygge fly og har flere forskellige modeller. Vingerne kan derfor let ombyttes.
- D) Motoren er omkonstrueret med "big bore" kit. Flyet er ikke længere i overensstemmelse med typegodkendelsen.
- E) Flyet flyver som UL i udlandet men kan ikke opnå dispensation for nyttelast i Danmark fordi det er for tungt.
- F) Der er udført reparationer der ikke betragtes som værende "i sikker stand for flyvning" af flykontrollanten.
- G) Flytypen er med baggrund i havaristatistikken vurderet at have for høj risiko at flyve.

Når man står med et spændende og måske tilmed billigt fly på hånden er det fristende at bede sælger om at få det godkendt af DULFU's materielchef eller en flykontrollant. Det er ikke en service DULFU tilbyder da der er tale om frivilligt arbejde. Man er derfor nødt til som potentiel køber selv at sætte sig ind i tingene eller få hjælp til det.

Især vægten skal man være opmærksom på. På identifikationsskiltet på en ICP Savannah S står der feks 286kg +10% (+10% står med småt). En vejning af flyet udstyret med



www.dulfu.dk

DULFU's Materielchef udsender:

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Procedure | <input type="checkbox"/> Konfiguration |
| <input type="checkbox"/> Vejledning | <input type="checkbox"/> TBO ændring |
| <input checked="" type="checkbox"/> Information | |

Dato: 28/12-2023

Rev 2.

Godk: T. Olsgaard

faldskærm, tundradæk, avionics osv viser så at den netop vejer 316kg og ikke 286kg.

Anbefalinger

Ved køb af fly gælder der også i denne forbindelse at hvis det lyder for godt til at være sandt, så kan det også være tilfældet. Man skal se sig grundigt for.

Det er almindelig praksis at man ved køb af fly underskriver en kontrakt, "Aircraft bill". Her aftaler man at hvis der ikke er fejl på fly og oplysninger så går handlen igennem inden en periode af for eksempel 2-4 uger. I den periode har man så mulighed for at få vejet flyet, få undersøgt om man kan få dispensation for nyttelast, checket dimensionerne der står i typegodkendelsen og se om det passer med flyet. Simple check som motortype, propeltype, vingespænd og vingebredde kan hurtigt afgøre om flyet passer til typegodkendelsen.

Vær opmærksom på at der kan være yderligere krav eller forhindringer så undersøg det grundigt inden der købes fly eller byggesæt.

Det er en god ide at rådføre sig med andre der har købt fly da der kan være værdifulde tips at hente. Ting de overså eller noget de havde god erfaring med.

Sørg altid for at checke fabrikantens bulletiner. Der kommer løbende nye vigtige informationer i den takt flyene får flere timer og år på bagen – de hjælper med at øge sikkerheden.