

**Luftfartsverkets föreskrifter
om ändring i Bestämmelser för Civil Luftfart –
Materielbestämmelser (BCL–M)**

beslutade den 20 november 1998.

Luftfartsverket, Luftfartsinspektionen föreskriver att bifogad ändring nr 45 skall föras in i BCL–M.

Följande sidor skall tas
ur BCL–M:

M 0 3–4A
M 1-7-1–2
M 4-3-3–6
M 5-2-1–12

Bifogade sidor skall sättas in i
BCL–M:

M 0 3–4A
M 1-7-1–2
M 4-3-3–6
M 5-2-1–12

Ändringen innebär
dels att texten i BCL–M 4.3 Instrumentsystem förtydligats,
dels att BCL–M 5.2 Amatörbyggnad av luftfartyg fått en fullständig översyn,
dels att vissa följdändringar till BCL–M 5.2 gjorts i BCL–M 1.7 Luftvärdighets-
bevis – besiktning.

Denna författning träder i kraft den 1 januari 1999.

LUFTFARTSVERKET
Luftfartsinspektionen

ARNE AXELSSON

Ingrid Lindén

MATERIELBESTÄMMELSER

SÄRSKILDA UTRUSTNINGSBESTÄMMELSER INSTRUMENTSYSTEM

Beslutade av Luftfartsverket med stöd av 19 § luftfartskungörelsen 1961:558 att gälla från och med den 1 juli 1980. Upphäver BCL-M 4.3 av den 1 januari 1972. Skall från och med den 1 januari 1987 fortsätta att gälla med stöd av 18 § luftfartsförordningen 1986:171. (LFS 1986:48).

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1.	DEFINITIONER (LFS 1993:6)
2.	TILLÄMPNING
3.	ALLMÄNT
4.	SYSTEM FÖR MÄTNING AV STATISKT LUFT- TRYCK
5.	SYSTEM FÖR MÄTNING AV TOTALTRYCK
6.	TRYCKHÖJDMÄTARE
7.	FARTMÄTARE
8.	DIREKTVISANDE MAGNETKOMPASS
9.	GYROINSTRUMENT
Bilaga 1	Särskilda föreskrifter för täthetsprovning av system för mätning av statiskt lufttryck
Bilaga 2	Särskilda föreskrifter för täthetsprovning av system för mätning av totaltryck
Bilaga 3	Särskilda föreskrifter för tillsyn, deviering och kompensering av direktvisande magnet- kompass.

1. DEFINITIONER

- 1.1 Definitioner av begrepp och förkortningar återfinns i Luftfartsinspektionens Definitionssamling. (LFS 1993:6)

2. TILLÄMPNING

- 2.1 Dessa bestämmelser skall tillämpas vid konstruktion, installation och underhåll av följande instrumentsystem:

- a) system för mätning av statiskt tryck och totaltryck med anslutna instrumentenheter
- b) magnetkompass
- c) gyrosystem

Bestämmelserna skall tillämpas för ovanstående system och instrument i de fall dessa är föreskrivna i driftsbestämmelserna, BCL-D, för viss typ av flygning.

För övriga instrument hänvisas till konstruktionsnorm för respektive instrument och till tillverkarens föreskrifter.

- 2.2 Dessa bestämmelser innehåller minimikrav. Har luftfartygs- eller instrumenttillverkaren rekommenderat högre eller mer omfattande krav skall dessa rekommendationer följas.
- 2.3 Luftfartsinspektionen är centralt eller genom sina distriktskontor godkännande instans vid tillämpningen av dessa bestämmelser.

3. ALLMÄNT

- 3.1 System för mätning av statiskt tryck och totaltryck med anslutna instrumentenheter skall uppfylla för luftfartygstypen gällande allmänna konstruktions- och funktionskrav enligt BCL-M 2.1 och därutöver följande fastställda särskilda krav.

System och instrumentenheter skall vara anpassade för att fylla avsett behov under de miljöförhållanden, som kan förutses komma att råda under drift.

- 3.2 Instrumentenhet skall ifråga om materielstandard uppfylla tillämpliga krav för utrustningsenhet enligt BCL-M 4.1.

- 3.3 Om instrumentenhet ej fungerar tillfredsställande skall dess indikator täckas över före flygning.

För enstaka flygning får dock invid instrumentets indikator uppsättas anvisning om att instrumentet är ur funktion eller visar fel.

- 3.4 Färgmärkning av instrumentskalor skall vara utförd inom de indikationsområden och med de färger som föreskrivs i för luftfartygstypen gällande konstruktionsbestämmelser. Färgmärkningen skall överensstämma med i godkänd flyghandbok (motsvarande) angivna gränsvärden.

- 3.4.1 Färgmärkning av fartmätare i segelflygplan behöver ej vara utförd under förutsättning att motsvarande fartanvisningar finns på dataskylt i sittbrunnen.

- 3.5 System för mätning av statiskt tryck och totaltryck samt anslutna instrumentenheter skall underhållas enligt BCL-M 3.2. För instrumentenheter skall härutöver iakttas de särskilda provnings- och underhållsföreskrifter som anges i föreliggande BCL.

4. SYSTEM FÖR MÄTNING AV STATISKT TRYCK

4.1 Särskilda konstruktionsföreskrifter

4.1.1 Konstruktionsbestämmelserna för aktuellt luftfartyg skall tillämpas. Se BCL-M 2.1.

4.2 Särskilda utrustningsföreskrifter

4.2.1 I lätt luftfartyg, som är utrustat för IFR-flygning och/eller mörkerflygning, skall instrument, som för sin funktion kräver statiskt tryck, vara anslutet till givare för statiskt ytterlufttryck. Härutöver skall instrumentet vid ordinarie förarplats kunna omkopplas till alternativ givare för statiskt tryck. För den alternativa givaren gäller följande:

- a) Har luftfartyget tryckkabin skall den alternativa givaren bestå av ett separat system för statiskt ytterlufttryck.
- b) Har luftfartyget ej tryckkabin får den alternativa givaren bestå av en anslutning till kabintryck.

4.2.2 Väljardon för omkoppling skall vara märkt så att det tydligt framgår vilket system för statiskt ytterlufttryck som är inkopplat, respektive om statiskt ytterlufttryck eller kabintryck är inkopplat.

4.2.3 Uppstår en ändring av höjndikeringen på mer än 50 ft (15 m) vid omkoppling under flygning från en tryckkälla till en annan, skall tabeller eller diagram för höjdkorrektion finnas införda i luftfartygets flyghandbok. (LFS 1981:3)

4.2.4 I lätt luftfartyg utan tryckkabin, som typgodkänts eller typaccepterats utan krav på anslutning av höjdmätare till system för statiskt ytterlufttryck, får höjdmätarens felvisning förorsakad av olika manöver — tillstånd eller reglering av luftventiler och öppningsbara rutor i kabinen inte överstiga 200 ft (60 m). Kan felvisningen överstiga 50 ft (15 m) skall varningsskytt placeras intill berörd höjdmätare. Kan felvisningen innebära för hög indikerad höjd skall detta framgå av skylttexten. Förut-sätter föreskrivna begränsningar av felvisningen viss inställning av luftventiler och öppningsbara rutor i kabinen skall detta anges i flyghandboken.

Anm. Exempel på skylttext:

WARNING
*Höjdmätaren ansluten till kabin.
Kan visa för hög höjd. Se flyghandbok.*

4.3 Särskilda provnings- och underhållsföreskrifter

4.3.1 Tillsyn och täthetsprovning av system för statiskt ytterlufttryck skall vara utförd före utfärdande av första luftvärdighetsbevis för luftfartyg. Föreskrifter utgivna av luftfartygets tillverkare skall följas. Saknas sådana skall täthetsprovning utföras enligt föreskrifterna i bilaga 1 till denna BCL. Täthetsprovning skall vidare utföras efter varje ingrepp i systemet som kan ha inverkat på tätheten. För segelflygplan och motorsegelflygplan gäller föreskrifterna i STM utgivna av KSAK.

5. SYSTEM FÖR MÄTNING AV TOTALTRYCK

5.1 Särskilda konstruktionsföreskrifter

5.1.1 Konstruktionsbestämmelserna för aktuellt luftfartyg skall tillämpas. Se BCL-M 2.1.

5.2 Särskilda utrustningsföreskrifter

- 5.2.1 I flygplan och helikopter utrustade för IFR-flygning och/eller mörkerflygning skall pitotrör vara försett med avisningsanordning.

5.3 Särskilda provnings- och underhållsföreskrifter

- 5.3.1 Tillsyn och täthetsprovning av system för totaltryck skall vara utförd före utfärdande av första luftvärdighetsbevis för luftfartyg. Föreskrifter utgivna av luftfartygets tillverkare skall följas. Saknas sådana skall täthetsprovning utföras enligt föreskrifterna i bilaga 2 till denna BCL. Täthetsprovning skall vidare utföras efter varje ingrepp i systemet som kan ha inverkat på tätheten. För segelflygplan och motorsegelflygplan gäller föreskrifterna i STM utgivna av KSAK.

6. TRYCKHÖJDMÄTARE

6.1 Särskilda konstruktionsföreskrifter

- 6.1.1 S k känslig tryckhöjdmätare skall uppfylla de krav på indikeringsnoggrannhet som anges i endera tillverkarens anvisningar, tillverkningslandets bestämmelser eller annan av Luftfartsinspektionen godtagen norm. (LFS 1981:3).

Höjdmätare skall vidare vara försedd med anordning som möjliggör inställning till rådande lufttryck och vara graderad så att avläsningsnoggrannheten är 20 ft eller bättre (10 m om höjdmätaren är graderad i meter).

Anm Tryckhöjdmätare med lägre känslighet än vad som anges i mom 6.1.1 får enligt BCL-D användas vid VFR-flygning.

6.2 Särskilda utrustningsföreskrifter

- 6.2.1 Flygplan och helikopter avsedd för IFR-flygning skall vara utrustade med två känsliga tryckhöjdmätare graderade i fot.

6.3 Särskilda provnings- och underhållsföreskrifter

- 6.3.1 Höjdmätare skall funktionsprovas efter i underhållssystemet för luftfartyget fastställda brukstidsintervaller som dock får vara högst 24 månader.

- 6.3.2 Tidsintervallet för funktionsprovning av höjdmätare får förlängas med tiden för instrumentets förrådsförvaring, om sådan förvaring skett på ett för instrumentmateriel betryggande sätt. Förlängningen får dock inte överstiga 12 månader.

- 6.3.3 Funktionsprovning av höjdmätare skall utföras i överensstämmelse med instrumenttillverkarens anvisningar, tillverkningslandets bestämmelser eller annan av Luftfartsinspektionen godtagen norm. (LFS 1981:3).

Anm. 1 Provutrustning som uppfyller krav enligt FAA — Advisory Circular No 43-2B, "Minimum barometry for calibration and test of atmospheric pressure instrument" godtas av Luftfartsinspektionen. (LFS 1998:84)

Anm. 2 Tidsbunden funktionsprovning av höjdmätare får utföras med denna monterad i luftfartyget såvida tillverkarens föreskrifter inte anger annat.

- 6.3.4 Funktionsprov av höjdmätare får endast utföras av flygverkstad eller av flygföretags underhållsorganisation med behörighet för sådan provning.

(LFS 1993:42)

7. FARTMÄTARE

7.1 Särskilda konstruktionsföreskrifter

- 7.1.1 Fartmätare skall ha ett till luftfartygets prestanda avpassat mätområde. Fartindikeringar upp till normal marschfart skall minst omfatta instrumentskalans halva längd och fartmätarens mätområde skall omfatta minst luftfartygets maximalt tillåtna fart (V_{NE}) + 10%.

7.2 Särskilda utrustningsföreskrifter

- 7.2.1 I flygplan och helikopter utrustade för IFR-flygning skall alltid ingå fartmätare med instrumentskala graderad i knop.

7.3 Särskilda provnings- och underhållsföreskrifter

- 7.3.1 Fartmätare skall innan den för första gången installeras i ett luftfartyg kontrolleras beträffande färgmärkning och mätområde enligt mom 3.4 och 7.1.1 ovan.

- 7.3.2 Fartmätare skall funktionsprovats efter fastställda brukstidsintervall som får vara högst 24 månader.

- 7.3.3 Tidsintervallet för funktionsprovning av fartmätare får förlängas med tiden för instrumentets förrådsförvaring, om sådan förvaring skett på ett för instrumentmateriel betryggande sätt. Förlängningen får dock inte överstiga 12 månader.

- 7.3.4 Funktionsprovning av fartmätare skall utföras i överensstämmelse med instrumenttillverkarens anvisningar eller andra godkända föreskrifter.

Anm. 1 Provutrustning som uppfyller krav enligt FAA — Advisory Circular No 43-2B, "Minimum barometry for calibration and test of atmospheric pressure instrument" godtas av Luftfartsinspektionen. (LFS 1998:84)

Anm. 2 Tidsbunden funktionsprovning av fartmätare får utföras med instrumentet monterat i luftfartyget såvida tillverkarens föreskrifter inte föreskriver annorlunda.

- 7.3.5 Funktionsprovning av fartmätare får endast utföras av flygverkstad eller flygföretags underhållsorganisation med behörighet innefattande sådan provning.

(LFS 1993:42)

8. DIREKTVISANDE MAGNETKOMPASS

8.1 Särskilda konstruktionsföreskrifter

- 8.1.1 Konstruktionsbestämmelserna för aktuellt luftfartyg skall tillämpas. Se BCL-M 2.1.

8.2 Särskilda utrustningsföreskrifter

- 8.2.1 Konstruktionsbestämmelserna för aktuellt luftfartyg skall tillämpas. Se BCL-M 2.1.

8.3 Särskilda provnings- och underhållsföreskrifter

- 8.3.1 Kompass skall, innan den efter installation tas i bruk i ett luftfartyg, undergå funktionsprov och erforderlig justering (deviering och kompensering) som därefter i kombination med kompasstillsyn skall upprepas med följande intervall och vid följande tillfällen:

- a) Kompass i luftfartyg för IFR-flygning och/eller mörkerflygning med högst 12 månaders intervall.

Intervallat får ökas till högst 24 månader för kompass i luftfartyg som är utrustat med ytterligare två fast installerade direktvisande magnetkompasser eller alternativt andra kompasssystem,

om luftfartygets checklista innehåller anvisningar om jämförande kontroll före flygning av de tre kompasserna.

- b) Kompass i luftfartyg som ej är utrustat för IFR-flygning och/eller mörkerflygning med högst 24 månaders intervall.
- c) När någon verklig kompasskurs avviker mer än 5° från den som beräknats med användande av gällande deviationstabell.

Konstateras större avvikelse än 5° får — om navigering kan ske på annat betryggande sätt — överföringsflygning utföras till flygplats med devieringsplatta.

Anm. Avvikelse mellan verklig och beräknad kompasskurs kan konstateras t ex vid uppställning på bana med känd riktning.

- d) Efter sådana förändringar i luftfartyget som kan ändra kompassdeviationen, t ex motorbyte, modifiering, utrustningsändring, påverkan av blixn.
- e) När luftfartyget varit kontinuerligt uppställt på samma plats i samma riktning under längre tid än 2 månader.

8.3.2 I flygplan och helikopter får kompassdeviationen inte på någon kurs överstiga 10° då luftfartyget är i flygläge, flygmotor (er) igång och strömförbrukare som används kontinuerligt under normala driftförhållanden är inkopplade.

I segelflygplan, motorsegelflygplan och amatörbyggt luftfartyg får kompassdeviationen inte överstiga 20°.

Anm. Deviation mindre än 3 grader bör eftersträvas. De maximalt tillåtna värdena ovan får tillämpas endast i de fall där stora kompositionssvårigheter föreligger.

8.3.3 Deviationstabell för magnetiska kurser med högst 45°-intervall skall finnas upprättad och anbringad på eller intill kompassen. Tabellen skall uppta de deviationer eller kompasskurser som gäller under normala driftförhållanden. Tabellen skall vidare förses med datum för senaste deviering samt vara signerad av den som utfört devieringen.

8.3.4 När deviationstabell fastställts för normala driftförhållanden enligt mom 8.3.2 och 8.3.3 ovan får in- och urkoppling av strömförbrukare inte förorsaka ändring av kompasskursen med mer än 10°. Kan inte detta krav innehållas med rimliga insatser skall särskild korrektionstabell upprättas och medföras under flygning. Sådan tabell skall, förutom tydliga uppgifter om under vilka förhållanden den gäller, förses med samma uppgifter som föreskrivs i mom 8.3.3 ovan.

8.3.5 Deviering och kompensering skall i kombination med kompasstillsyn utföras i överensstämmelse med föreskrifterna i bilaga 3 till denna BCL och under iakttagande av tillverkarens anvisningar.

8.3.6 Deviering och kompensering av kompass får utföras av flygverkstad eller flygföretagets underhållsorganisation och av flygtekniker med tillsynsbehörighet för aktuell luftfartygstyp.

Anm. Vid import av luftfartyg anses kravet på deviering och kompensering av kompass vara uppfyllt om importören kan styrka att sådan utförts av behörig utländsk instans i överensstämmelse med föreskrifterna i mom 8.3.1 ovan.

9. GYROINSTRUMENT

9.1 Särskilda konstruktionsföreskrifter

9.1.1 Inga särskilda konstruktionsföreskrifter utöver vad som framgår av BCL-M 4.1 föreligger.

9.2 Särskilda utrustningsföreskrifter

9.2.1 I luftfartyg, som är utrustat för IFR-flygning och/eller mörkerflygning, skall energiförsörjning av svängindikator, horisontgyro och kursgyro kunna erhållas från två av varandra oberoende energiförsörjningssystem. I luftfartyg där detta inte kan anordnas skall energiförsörjningen till svängindikatorn erhållas från ett från övriga gyroinstrument avskilt och oberoende system.

9.3 Särskilda provnings- och underhållsföreskrifter

9.3.1 Inga särskilda provnings- och underhållsföreskrifter utöver vad som framgår av BCL-M 4.1 föreligger.

Bilaga 1

SÄRSKILDA FÖRESKRIFTER FÖR TÄTHETSPROVNING AV SYSTEM FÖR MÄTNING AV STATISKT LUFTRYCK**1. TILLÄMPNING**

- 1.1 Dessa föreskrifter gäller vid täthetsprovning av system för statiskt lufttryck i motordrivet luftfartyg i de fall då tillämpliga föreskrifter från luftfartygstillverkaren saknas. Motsvarande föreskrifter för segelflygplan och motorsegelflygplan finns i STM utgivna av KSAK.

2. PROVNINGSFÖRFARANDEN

- 2.1 Samtliga till systemet hörande instrument och apparater skall vara anslutna till systemet under provningen.
- 2.2 Inspektera intag för statiskt lufttryck, rörsystem, slangar, anslutningar till instrument och apparater samt i systemet ingående dräneringspunkter.
- 2.3 Om intag för statiskt lufttryck är försett med anordning för avisning, kontrollera att denna fungerar.
- 2.4 Täthetsprova systemet enligt följande:
- a) *System i luftfartyg utan tryck kabin*
- Ställ in höjdmätaren med hjälp av tryckinställningsvredet så att den visar 0 fot.
 - sänk trycket i systemet till ca 3,3 kPa (25 mm Hg) under rådande atmosfärtryck eller tills höjdmätaren visar 1000 fot.
 - Täta anslutningen och kontrollera efter 1 minut att trycket ej ökat mer än vad som motsvaras av 150 fots ändring av höjdmätarens utslag (0,5 kPa / 4 mm Hg).
- b) *System i luftfartyg med tryck kabin*
- Sänk trycket i systemet så mycket att *fartmätaren* gör utslag till halva mätområdet, dock minst 1000 fots utslag *på höjdmätaren* (ca 3,3 kPa / 25 mm Hg under rådande atmosfärtryck).
 - Täta anslutningen och kontrollera efter 1 minut att trycket ej ökat mer än vad som motsvaras av 3 % ändring av höjddikeringen, alternativt 150 fot om detta värde är högre.

3. SÄRSKILDA FÖRESKRIFTER FÖR TÄTHETSPROVNING (LFS 1986:23)

För täthetsprovning gäller nedanstående föreskrifter:

- Se till att provutrustningens ledningssystem är tillfredsställande anslutet till flygplan systemet respektive till provutrustningen. En plötslig *tryckförändring på grund av bristfälliga anslutningar kan skada både instrument och provutrustning.*
- Genom att under provningen observera variometerens utslag och anpassa tryckändringshastigheten till detta kan man undvika skador på grund av för snabba tryckändringar.
- Om luftfartyget har mer än ett system för statiskt lufttryck, skall varje sådant system provas separat.
- Provutrustningen skall om möjligt anslutas direkt till intaget för statiskt lufttryck. Om detta inte är möjligt skall anslutningen i första hand göras till dräner-ventil. Annan anslutningspunkt skall ligga nära intaget och vara lätt att inspektera. I de senare fallen måste intaget för statiskt lufttryck först tätas på tillförlitligt sätt.

Bilaga 2

SÄRSKILDA FÖRESKRIFTER FÖR TÄTHETSPROVNING AV SYSTEM FÖR TOTALTRYCK**1. TILLÄMPNING**

- 1.1 Dessa föreskrifter gäller vid täthetsprovning av system för totaltryck i motordrivet luftfartyg i de fall då tillämpliga föreskrifter från luftfartygstillverkaren saknas. Motsvarande föreskrifter för segelflygplan och motorsegelflygplan finns i STM utgivna av KSAK.

2. PROVNINGSFÖRFARANDE

- 2.1 Inspektera pitotrör, rörsystem, anslutningar till instrument samt i systemet ingående dräneringspunkter.
- 2.2 Om pitotrör är försett med anordning för avisning, kontrollera att denna fungerar.
- 2.3 Täthetsprova systemet för totaltryck genom att öka trycket i systemet till ca 3,7 kPa (28 mm Hg) över rådande atmosfärtryck eller, om fartmätare är installerad, till det tryck som ger fartmätarutslaget ca 150 knop. Täta anslutningen och kontrollera efter 1 minut att trycket ej minskat mer än vad som motsvaras av 10 knops ändring hos fartmätaren (ca 0,6 kPa / 4,3 mm Hg).
- Om fartmätare med maximalt skalutslag lägre än 150 knop är installerad, skall provning utföras vid ett övertryck som ger ett fartmätarutslag motsvarande luftfartygets normala marschfart.

Bilaga 3

SÄRSKILDA FÖRESKRIFTER FÖR TILLSYN, DEVIERING OCH KOMPENSERING AV DIREKTVISANDE MAGNETKOMPASS**1. TILLÄMPNING**

- 1.1 Dessa föreskrifter gäller vid deviering och kompensering av direktvisande magnetkompass i alla slag av luftfartyg. Utöver dessa föreskrifter skall kompasstillverkarens och/eller luftfartygstillverkarens anvisningar i tillämpliga delar iakttas.

2. TILLSYN

- 2.1 Tillsynslistan skall innehålla minst följande krav:

- Kompassinfästningen skall vara oskadad.
- Glaset skall vara rent och genomsynligt.
- Kompassrosens gradering skall vara i gott skick.
- Kompassvätskan får ej vara missfärgad.
- Synliga luftbubblor i vätskebehållare får ej förekomma.
- Kompassrosen skall vara i korrekt balans och fri från andra fel som kan störa funktionen.
- Inbyggd kompassbelysning skall fungera tillfredsställande.

Anm. I vätskekompasser kan luftbubblor finnas för att ge vätskan möjlighet att expandera. Sådana luftbubblor skall inte vara synliga då kompass är installerad.

3. DEVIERING OCH KOMPENSERING

- 3.1 Deviering och kompensering skall utföras på följande sätt:

- a) Ställ upp luftfartyget på en plats som är fri från störande yttre magnetfält. Sådana störande magnetfält förekommer vanligen i närheten av järn- och stålkonstruktioner i byggnader, armering i betongplattor och ovanför i jorden nedlagda rör och elkablar.
- b) Om kompassen är försedd med yttre kompenseringsmagneter — tag bort dessa. Om kompassen är försedd med inre kompenseringsmagneter — neutralställ dessa.
- c) Med luftfartyget i flygläge kör motor(erna) vid ett varvtal som resulterar i att luftfartygets batteri erhåller laddningsspänning. Koppla in de strömförbrukare som används kontinuerligt under normal flygning.
- d) Inrikta luftfartyget på magnetiska kurser och fastställ deviationen med högst 45°-intervaller. Vid behov utföres kompensering. Deviationen efter kompensering får ej på någon kurs överstiga de värden som anges i BCL-M 4.3 mom 8.

Anm. Om onormalt stora deviationer konstateras bör deviering utföras med tätare kursintervaller.

- e) Koppla ifrån all strömförsörjning.
- f) Sväng luftfartyget och kontrollera med högst 90°-intervaller om avvikelser från de under pkt d) erhållna kompasskurserna förekommer. Eventuella avvikelser får ej på någon kurs överstiga det värde som anges i BCL-M 4.3 mom 8.
- g) Upprätta devierings- och kompenseringsprotokoll och anbringa deviationstabell, i förekommande fall korrektionstabell, i luftfartyget enligt BCL-M 4.3 mom 8.

Anm. Om det kan antagas, att särskilda avvikelser uppstår vid andra belastningsfall av elsystemet än under c) ovan, bör kontroll utföras även vid dessa belastningar.