

**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**

### **FLYGMATERIEL AV SÄRSKILD ART AMATÖRBYGGNAD AV LUFTFARTYIG**

Beslutade av Luftfartsverket, Luftfartsinspektionen med stöd av 13–18, 27 och 130 §§ luftfartsförordningen (1986:171) att gälla från och med den 1 januari 1999.

#### **INNEHÅLLSFÖRTECKNING**

1. DEFINITIONER
2. TILLÄMPNING
3. DELEGERINGAR TILL EAA
4. ALLMÄNT
5. ANSVARSFÖRHÅLLANDEN
  - 5.1 EAA:s befattningshavare
  - 5.2 Byggare/byggledare
  - 5.3 Kontrollant
  - 5.4 Teknisk granskare
6. ANSÖKAN OM OCH UTFÄRDANDE AV AMATÖRBYGGNADSTILLSTÅND
7. TEKNISK BYGGJOURNAL
8. LUFTVÄRDIGHETSKRAV
  - 8.1 Konstruktionskrav
  - 8.2 Tillverkningskrav
  - 8.3 Speciella kompetenskrav
  - 8.4 Utrustningskrav
  - 8.5 Krav på märkning och skyltar
  - 8.6 Underhållskrav
9. UPPFÖLJNING AV EAA-VERKSAMHETEN

10. ÅTGÄRDER FÖRE FLYGUTPROVNING
  - 10.1 Ansökan om registrering
  - 10.2 Markprov och ansökan om flygutprovningstillstånd
  - 10.3 EAA:s besiktning och utfärdande av flygutprovningstillstånd
11. FLYGUTPROVNING
  - 11.1 Allmänt
  - 11.2 Miljövärdighet — buller
  - 11.3 Erforderligt antal flygtimmar
12. ÅTGÄRDER EFTER FULLBORDAD FLYGUTPROVNING
  - 12.1 Ansökan om flygtillstånd
  - 12.2 EAA:s besiktning och utfärdande av flygtillstånd
13. OPERATIVA BEGRÄNSNINGAR
14. UNDERHÅLL, MODIFIERINGAR OCH VISS TILLVERKNING
  - 14.1 Tillstånd att utföra underhåll
  - 14.2 Periodisk tillsyn, mindre reparation och mindre modifiering av luftfartyg
  - 14.3 Större reparation, större modifiering av luftfartyg samt tillverkning av utrustningsenheter
  - 14.4 Översyn och tillverkning av flygmotor
  - 14.5 Översyn och tillverkning av propeller
  - 14.6 Översyn och tillverkning av rotor och transmission till rotorluftfartyg
  - 14.7 Radio- och instrumentutrustning
15. ÖVERLÅTELSE AV PÅGÅENDE BYGGE
16. ÄNDRING AV ÄGANDERÄTT TILL LUFTFARTYG
17. IMPORT AV LUFTFARTYG
18. ÖVERGÅNGSBESTÄMMELSER

## 1. DEFINITIONER

1.1 Definitioner av begrepp och förkortningar finns i Luftfartsinspektionens definitionssamling.

1.2 I denna BCL avses med

amatörbyggnad	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) ny byggnad av lätt luftfartyg</li> <li>b) iståndsättning av amatörbyggt luftfartyg</li> <li>c) modifiering av amatörbyggt luftfartyg</li> <li>d) iståndsättning med omfattande arbetsinsats av annat, äldre lätt luftfartyg</li> <li>e) ombyggnad med omfattande arbetsinsats av annat, lätt luftfartyg.</li> </ul>
lätt luftfartyg	luftfartyg vars högsta tillåtna flygvikt (flygmassa) inte överstiger 1 500 kg. För ultralätta flygplan se BCL-M 5.4.
annat, äldre lätt luftfartyg	<p>luftfartyg vars högsta tillåtna flygvikt (flygmassa) inte överstiger 5 700 kg och som är minst 30 år gammalt, i vissa fall även yngre luftfartyg som från svensk flygteknisk/flyghistorisk synpunkt bedöms vara av särskilt intresse.</p> <p>Luftfartyget skall vara lämpat att underhållas i amatörverksamhet. En annan förutsättning är att det endast finns ett fåtal normalklassade luftfartyg av den aktuella typen i bruk inom landet.</p>
annat, lätt luftfartyg	<p>ett tidigare normalklassat luftfartyg vars högsta tillåtna flygvikt (flygmassa) inte överstiger 1 500 kg.</p> <p>Ombyggnad av ett sådant luftfartyg måste vara av den omfattningen att luftfartyget markant kommer att skilja sig från det utförande som en luftfartsmyndighet tidigare typgodkänt. Luftfartyget skall vara lämpat att underhållas i amatörverksamhet.</p>

1.3 Benämningen "amatörbyggda" används för alla luftfartyg, som Experimental Aircraft Association Chapter 222 (EAA) har tillsyn över enligt nedan, även om de

- amatörbyggt utomlands och importerats
- tidigare varit normalklassade men iståndsatts/ombyggt enligt mom 1.2, definitionen på amatörbyggnad d) och e)
- omklassats till experiment/privat enligt mom 4.5 nedan utan att amatörbyggnadstillstånd varit utfärdat.

*Anm. Det finns luftfartyg, som är experimentklassade utan att omfattas av denna BCL och som EAA därför inte heller har tillsynen över.*

## 2. TILLÄMPNING

2.1 Denna BCL skall tillämpas vid amatörbyggnad av luftfartyg, som utan förvärvssyfte utförs av enskild person eller grupp av personer, såvida Luftfartsinspektionen inte beslutat annat i särskilda fall.

2.2 EAA skall samråda med Kungliga Svenska Aeroklubben (KSAK) beträffande de konstruktionskrav som skall tillämpas för en ny typ av segel-, motorsegel- eller ultralätt flygplan innan ett amatörbyggnadstillstånd för typen utfärdas. Efter fullbordad flygutprovning övertar KSAK tillsynen över den fortsatta luftvärdigheten.

2.3 Luftfartsinspektionen kan efter ansökan i särskilda fall lämna dispens från bestämmelserna i denna BCL, om inspektionen bedömer att kompensation finns för avvikelser från fastställda krav eller att den avsedda verksamheten är av sådant slag att en dispens är försvarlig.

### 3. DELEGERINGAR TILL EAA

- 3.1 Luftfartsinspektionen har genom avtal delegerat till EAA uppgifter och befogenheter för tillsyn över amatörbyggnadsverksamhet och för kontinuerlig luftvärdighetsövervakning av amatörbyggda luftfartyg. Se dock mom 2.2 beträffande uppgifter delegerade till KSAK.
- 3.2 EAA:s verksamhet skall styras av en kvalitetshandbok, som beskriver EAA:s ledningsorganisation samt ansvariga befattningshavares funktion och ansvar.  
Kvalitetshandboken och revisioner till denna skall vara godkända av Luftfartsinspektionen.
- 3.3 EAA skall i en bygghandbok ge detaljerad information om tillämpningen av denna BCL.

### 4. ALLMÄNT

- 4.1 Innan amatörbyggnad enligt denna BCL får påbörjas, skall det finnas ett tillstånd för amatörbyggnad som är utfärdat av EAA.
- 4.2 Byggarens arbetsinsats skall vid nybyggnad utgöra minst hälften av den beräknade totala arbetsinsatsen.  
Vid istandsättning, modifiering och ombyggnad enligt mom 1.2, definitionen på amatörbyggnad b), c), d) och e) ovan skall hela den erforderliga arbetsinsatsen utföras av byggaren utom sådana arbeten som kräver specialkompetens.
- 4.3 Amatörbyggda luftfartyg får ha högst 4 sittplatser.
- 4.4 När flygtillstånd utfärdas enligt mom 12.2 nedan, hänförs luftfartyget enligt BCL-M 1.4 till klassningen experiment/privat. Luftfartyget kan därefter inte överföras till någon annan klass.  
De enheter och komponenter som ingår i luftfartyget och som byggts eller underhållits enligt denna BCL, får inte användas i normalklassade luftfartyg.
- 4.5 Ett veteranluftfartyg kan bli omklassat från normalklass till experiment/privat med tillämpning av denna BCL utan att något amatörbyggnadstillstånd har varit utfärdat.  
Om så kan ske, avgörs av Luftfartsinspektionen från fall till fall efter tillstyrkan av EAA.
- 4.6 En luftfartygstyp som tidigare inte byggts i Sverige skall genomgå en särskild granskning av EAA innan luftfartyget kan godkännas för amatörbyggnad.  
EAA skall även granska större modifieringar, som byggaren önskar införa under byggperioden.
- 4.7 Luftfartsinspektionen fastställer avgifter för den delegerade verksamheten efter förslag från EAA.

### 5. ANSVARFÖRHÅLLANDEN

#### 5.1 EAA:s befattningshavare

- 5.1.1 Teknisk chef, flygchef, kvalitetsrevisor och besiktningsmän skall vara godkända av Luftfartsinspektionen och deras funktion och ansvar skall vara beskrivna i kvalitetshandboken.

#### 5.2 Byggare/byggledare

- 5.2.1 De krav och det ansvar som gäller för byggare/byggledare skall vara beskrivna i kvalitetshandboken.

#### 5.3 Kontrollant

- 5.3.1 De krav och det ansvar som gäller för kontrollant skall vara beskrivna i kvalitetshandboken.

#### 5.4 **Teknisk granskare**

5.4.1 De krav och det ansvar som gäller för teknisk granskare skall vara beskrivna i kvalitetshandboken.

### 6. **ANSÖKAN OM OCH UTFÄRDANDE AV AMATÖRBYGGNADSTILLSTÅND**

6.1 Ansökan om amatörbyggnadstillstånd skall sändas till EAA. Om förutsättningarna enligt denna BCL är uppfyllda, utfärdar EAA ett tillstånd med en giltighetstid av fem år. För ultralätta flygplan, segel- eller motorsegelflygplan skall KSAK tillstyrka ansökan.

6.2 Varje luftfartyg som omfattas av denna BCL skall tilldelas ett särskilt EAA-nummer.

### 7. **TEKNISK BYGGJOURNAL**

7.1 All tillverkning skall noggrant protokollföras under hela byggnadsperioden i en teknisk byggjournal.

Om det finns en arbetsbeskrivning framtagen av leverantören/konstruktören av en byggsats eller ett ritningsunderlag, får denna användas i stället för journalen, om varje angivet arbetsmoment kan bekräftas genom signering på ett entydigt sätt.

7.2 Alla handlingar som verifierar identitet, kvalitet och inköpskälla för använt råmaterial, standarddetaljer och övriga komponenter skall förvaras tillsammans med den tekniska byggjournalen eller arbetsbeskrivningen.

### 8. **LUFTVÄRDIGHETSKRAV**

#### 8.1 **Konstruktionskrav**

8.1.1 De konstruktionskrav som framgår av BCL-M 2.1 skall så långt som möjligt vara uppfyllda även vid amatörbyggnad. För flygplan innebär detta krav enligt JAR-23 eller JAR-VLA och för segelflygplan och motorsegelflygplan krav enligt JAR-22. Nedan anges ett antal krav som alltid skall vara uppfyllda för flygplan, segelflygplan respektive motorsegelflygplan.

För ultralätta flygplan gäller i stället kraven i BCL-M 5.4.

Konstruktionskrav för rotorluftfartyg skall vara fastställda av Luftfartsinspektionen efter förslag av EAA.

8.1.2 Den positiva gränslastfaktorn för lätta flygplan skall enligt JAR 23.337 vara lägst +3,8 och den negativa -1,5.

För segel- och motorsegelflygplan gäller kraven enligt JAR 22.337.

8.1.3 Motor och propeller skall vara typgodkända eller typaccepterade enligt BCL-M 1.6 eller godkända av EAA. För en motor som avses konverteras till flygmotor skall det finnas tekniskt underlag som är granskat och godkänt av EAA.

8.1.4 För flygplan skall motorinstallationen beträffande brandskydd uppfylla krav enligt JAR 23.1183–23.1193 respektive JAR-VLA.1183–1193 och för motorsegelflygplan krav enligt JAR 22.1191–1193.

För flygplan skall beträffande förgasarfövärmning krav gälla enligt JAR 23.1093–23.1097 respektive JAR-VLA.1093 och för motorsegelflygplan krav enligt JAR 22.1093.

8.1.5 För flygplan skall bränslesystemet uppfylla krav enligt JAR 23.951, 23.954–23.959, 23.963, 23.965(1), 23.967–23.999 och 23.1305(a) respektive JAR-VLA.951, VLA.955–959, VLA.963, VLA.965(1), VLA.967–999 och VLA.1305(a) och för motorsegelflygplan krav enligt JAR 22.951–995.

8.1.6 För flygplan skall strukturen i möjligaste mån skyddas de ombordvarande från skador vid nödlandning enligt JAR 23.561 respektive JAR-VLA.561 och för segel- och motorsegelflygplan enligt JAR 22.561.

Vid behov skall ett särskilt kapoteringsskydd monteras på luftfartyget. Dessutom skall det finnas axelremmar och midjebälten enligt BCL-M 2.1.

8.1.7 Luftfartyg som inte helt uppfyller kraven enligt mom 8.1.2–8.1.6 ovan kan accepteras av EAA om kraven i huvudsak är uppfyllda och luftfartygstypen kan uppvisa ett godtagbart driftresultat från utlandet.

8.1.8 För flygplan gäller prestandakrav enligt JAR-23 respektive JAR-VLA och för motorsegelflygplan krav enligt JAR-22.

## 8.2 Tillverkningskrav

8.2.1 Luftfartyget med tillhörande utrustning skall tillverkas efter tillverkningsunderlag, som tagits fram av konstruktören av luftfartyget eller tillverkaren/leverantören av byggsatsen eller som godkänts av EAA genom en speciell teknisk granskning.

## 8.3 Speciella kompetenskrav

8.3.1 Svetsning och hårdlödning (svetslödning) av detaljer till amatörbyggda luftfartyg får endast utföras av personer som har gällande certifikat. Certifikatet skall vara utställt av en organisation som är godkänd av Luftfartsinspektionen.

*Anm. Svetsare behöver inte namnges i amatörbyggnadstillståndet.*

8.3.2 Vid varje tillfälle när svetsning utförts, skall det i den tekniska byggjournalen noteras datum för svetsningen, vem som utfört svetsningen samt vilken detalj som svetsats.

## 8.4 Utrustningskrav

8.4.1 Amatörbyggda luftfartyg skall minst ha den utrustning, som krävs för normalklassade luftfartyg vid flygning utan förvärvssyfte (se BCL-D 3.2).

För ultralätta flygplan gäller i stället kraven i BCL-M 5.4 och BCL-D 3.3.

För segel- och motorsegelflygplan gäller BCL-D 3.4. För varmluftsballonger gäller BCL-D 4.2.

## 8.5 Krav på märkning och skyltar

8.5.1 Ett amatörbyggt luftfartyg skall vara märkt med nationalitets- och registreringsbeteckning samt vara försedd med identifieringsskylt enligt BCL-M 1.3.

8.5.2 Ett amatörbyggt luftfartyg skall förses med ordet *EXPERIMENT* i minst 30 mm höga latinska versaler utan ornamentering (se bild i BCL-M 1.3) som anbringas fullt synligt utifrån, nära en ingångsdörr eller motsvarande.

8.5.3 Ett amatörbyggt luftfartyg och dess komponenter såsom motor, propeller, ljuddämpare och hjälppapparater skall förses med en tillverkningskylt eller märkas enligt BCL-M 3.1.

Ovannämnda komponenter skall dessutom märkas med ordet *EXPERIMENT* på lämpligt sätt.

8.5.4 Ett amatörbyggt luftfartyg skall förses med en skylt med följande text, fullt läsbar för förare och passagerare:

**VARNING  
LUFTFARTYGET HAR EJ KONTROLLERATS  
FYLLA KRAVEN FÖR LUFTVÄRDIGHET I  
NORMALKLASS**

## 8.6 Underhållskrav

8.6.1 Ett amatörbyggt luftfartyg med tillhörande utrustning skall underhållas, dels enligt periodiskt underhållsprogram i flyghandboken (eller motsvarande), dels enligt tillverkarens/leverantörens underhållsinstruktioner samt enligt föreskrifter och luftvärdighetsdirektiv (LVD) utgivna av Luftfartsinspektionen.



## **9. UPPFÖLJNING AV EAA-VERKSAMHETEN**

- 9.1 EAA skall regelbundet genomföra interna kvalitetsrevisioner som omfattar EAA:s tekniska organisation, tekniska verksamhet inkluderande bygg- och luftvärdighetsverksamhet samt flygverksamhet.

## **10. ÅTGÄRDER FÖRE FLYGUTPROVNING**

### **10.1 Ansökan om registrering**

- 10.1.1 Ansökan om registrering enligt Luftfartsinspektionens formulär skall upprättas och i god tid före planerad flygutprovning sändas till EAA. Ansökan skall vidarebefordras till Luftfartsinspektionens luftfartygsregister efter tillstyrkan av EAA och när det gäller ultralätta flygplan även av KSAK.

### **10.2 Markprov och ansökan om flygutprovningstillstånd**

- 10.2.1 När luftfartyget är färdigbyggt och bedöms vara klart för flygutprovning, skall markprov utföras och resultatet skall dokumenteras.

Byggaren skall därefter till EAA sända, dels ansökan om flygtjänst, dels ansökan om flygutprovningstillstånd.

### **10.3 EAA:s besiktning och utfärdande av flygutprovningstillstånd**

- 10.3.1 EAA:s besiktningsman besiktigar luftfartyget samt kontrollerar att allt tekniskt underlag, tekniska journaler och vägningshandlingar är fullständigt och rätt ifyllda och att det finns en provisorisk flyghandbok upprättad enligt den mall till flyghandbok som EAA utarbetat eller annan godtagbar flyghandbok.

Om luftfartyget bedöms vara luftvärdigt, utfärdar besiktningsmannen ett flygutprovningstillstånd som gäller i tolv månader samt en resedagbok, vilka överlämnas till byggaren. I tillståndet namnges provledaren och de piloter, andra besättningsmedlemmar och observatörer som godkänts att delta i flygutprovningen.

- 10.3.2 Tillfälliga operativa begränsningar skall när sådana erfordras vara inskrivna i flygutprovningstillståndet.

## **11. FLYGUTPROVNING**

### **11.1 Allmänt**

- 11.1.1 Det skall finnas gällande amatörbyggnadstillstånd och flygutprovningstillstånd under hela flygutprovningsperioden.

- 11.1.2 Flygutprovningen skall helt följa det flygutprovningsprogram som godkänts av EAA:s flygchef och tekniske chef.

- 11.1.3 Inga andra personer får medfölja ombord under flygutprovningsperioden än de som är namngivna i flygutprovningstillståndet. Av EAA speciellt utsedda materielkontrollflygare har dock generell rätt att delta i provflygning.

### **11.2 Miljövårdighet — buller**

- 11.2.1 Luftfartyget skall uppfylla de krav beträffande buller som anges i BCL-M 2.2. Om bullermätning tidigare utförts på luftfartygstypen med aktuell motor-propellerkombination, kan detta åberopas. I annat fall skall bullermätning utföras under flygutprovningsperioden.

### 11.3 Erforderligt antal flygtimmar

11.3.1 Beroende på luftfartygstypen skall flygutprovningen omfatta minst nedan angivna antal flygtimmar:

- a) Nybyggt land-, sjö- och amfibieflygplan samt helikopter skall flygas 50 timmar med typgodkänd motor eller annan typ av motor, som konverterats till flygmotor enligt underlag som godkänts av EAA under förutsättning att en total flygtid av 150 timmar har uppnåtts/uppnås på en och samma motorindivid.  
För amfibieflygplan samt för godkännande av flottörställ monterat på landflygplan erfordras minst 25 starter och landningar på vatten.
- b) Luftfartyg som försetts med ej typgodkänd motor eller med konverterad motor som inte uppfyller kraven enligt ovan skall flygas 75 timmar.
- c) Luftfartyg som iståndsatts till originalutförande skall flygas 25 timmar.
- d) Ultralätta flygplan och gyroplan skall flygas 25 timmar med motortyp enligt a) ovan respektive 50 timmar med motortyp enligt b) ovan.
- e) Segelflygplan skall flygas 35 timmar. Motorsegelflygplan skall flygas 35 timmar, varav 10 timmar med motorn kuperad.
- f) Andra typer av luftfartyg än de som angivits ovan, skall flygutprovas enligt EAA:s bedömning i varje särskilt fall.

## 12. ÅTGÄRDER EFTER FULLBORDAD FLYGUTPROVNING

### 12.1 Ansökan om flygtillstånd

12.1.1 När flygutprovningen är fullbordad, skall byggaren sända ansökan om flygtillstånd till EAA. Protokoll från utförd bullermätning skall bifogas.

För segel- och motorsegelflygplan samt ultralätta flygplan skall ansökan i stället sändas till KSAK.

Flyghandboken skall dessförinnan ha godkänts av EAA:s flygchef.

### 12.2 EAA:s besiktning och utfärdande av flygtillstånd

12.2.1 EAA:s besiktningsman utför en besiktning av luftfartyget, kontrollerar att samtliga handlingar finns, är rätt förda och godkända samt upprättar besiktningsrapport.

Om luftfartyget bedöms uppfylla kraven för luftvärdighet och miljövärdighet, utfärdar besiktningsmannen flygtillstånd och miljövärdighetsbevis. Flygtillståndet gäller normalt i ett år.

För segel- och motorsegelflygplan utfärdar dock KSAK flygtillstånd. Vidare utfärdar KSAK flygtillstånd och miljövärdighetsbevis för ultralätta flygplan.

12.2.2 Amatörbyggnadstillståndet och flygutprovningstillståndet upphör att gälla när flygtillståndet utfärdats.

12.2.3 Luftfartyget får flygas enbart inom Sverige efter utförd godkänd besiktning tills byggaren har mottagit nationalitets- och registreringsbeviset. Se dock mom 13.3.

### 12.3 Registrering

12.3.1 Före registrering skall kopia av flygtillståndet och i förekommande fall miljövärdighetsbeviset sändas till Luftfartsinspektionens luftfartygsregister.

### 12.4 Förnyelse av flygtillstånd

12.4.1 Ansökan om förnyelse av flygtillstånd skall sändas till EAA respektive KSAK.

### 13. OPERATIVA BEGRÄNSNINGAR

- 13.1 Amatörbyggda luftfartyg får endast användas för privatflygning samt typutbildning. Användning för övrig skolflygning kräver särskilt godkännande av Luftfartsinspektionen.  
För ultralätta flygplan gäller kraven i BCL-M 5.4 och BCL-D 3.3.
- 13.2 Permanenta operativa begränsningar skall vara införda i flyghandboken och, när så anges i luftvärdighetskraven, även på skyltar som är lämpligt placerade i luftfartyget.
- 13.3 Amatörbyggda luftfartyg, för vilka flygtillstånd utfärdats, har generellt tillstånd att flyga inom Norden.  
Amatörbyggda ultralätta flygplan får dock endast flyga inom Sverige.

*Anm. Sverige har överenskommit med de länder i Europa som tillhör samarbetsorganisationen ECAC, att amatörbyggda, svenskregistrerade luftfartyg som har luftvärdighetsbevis eller flygtillstånd får flyga inom dessa länder under förutsättning att de operativa bestämmelserna i respektive land följs.*

*I andra länder är flygning inte tillåten, såvida inte tillstånd först lämnats av det aktuella landets luftfartsmyndighet.*

### 14. UNDERHÅLL, MODIFIERING OCH VISS TILLVERKNING

#### 14.1 Tillstånd att utföra underhåll

- 14.1.1 Den som har byggt ett luftfartyg enligt utfärdat amatörbyggnadstillstånd får utföra underhåll på detta luftfartyg enligt mom 14.2 nedan.  
Byggaren av ett luftfartyg får — om luftfartyget säljs — utföra underhållet åt den nye ägaren.  
För ultralätta flygplan gäller kraven i BCL-M 5.4.
- 14.1.2 En annan ägare än den som byggt luftfartyget får inte utföra något underhåll utan särskild utbildning.  
Efter godkänd utbildning utfärdar EAA ett intyg, som berättigar den som genomgått sådan utbildning att utföra underhåll enligt mom 14.2 nedan.
- 14.1.3 Underhåll enligt mom 14.2 nedan får också utföras av en flygtekniker eller en flygverkstad.

#### 14.2 Periodisk tillsyn, mindre reparation och mindre modifiering av luftfartyg

- 14.2.1 Ägaren av ett amatörbyggt luftfartyg är ansvarig för att luftfartyget underhålls enligt det tillsynsprogram som ingår i flyghandboken (motsvarande) och att åtgärder vidtas enligt underhållsinstruktioner från konstruktören/tillverkaren samt luftvärdighetsdirektiv (LVD) utgivna av Luftfartsinspektionen.
- 4.2.2 Om tillsynsprogrammet utöver åtgärder vid 100-timmarstillsyn även innehåller tillsynsåtgärder vid 500- respektive 1000-timmarstillsyn, får en behörig ägare utföra dessa åtgärder. Denne får även utföra mindre reparation och mindre modifiering.  
För istandsatt eller ombyggt luftfartyg enligt mom 1.2, definitionen på amatörbyggnad d) och e) kan EAA ställa särskilda villkor.
- 14.2.3 100-timmarstillsyn skall utföras med högst 12 månaders intervall, även om flygtiden understiger 100 flygtimmar per år. Tillsynen får göras under den sista kalendermånaden av 12-månadersintervallet utan att intervallberäkningen ändras med hänsyn till luftvärdigheten.  
Segel- och motorsegelflygplan skall genomgå årlig tillsyn.
- 14.2.4 Alla underhållsåtgärder, mindre reparationer och mindre modifieringar skall dokumenteras i luftfartygets tekniska journaler/resedagbok. Alla periodiska tillsyner skall dessutom redovisas på Luftfartsinspektionens blankett Underhållsrapport-B (UR-B).

### 14.3 **Större reparation, större modifiering av luftfartyg samt tillverkning av utrustningsenheter**

14.3.1 En större reparation, en större modifiering eller tillverkning av en speciell utrustningsenhet för ett amatörbyggt luftfartyg får göras först efter det att tillstånd erhållits från EAA.

14.3.2 Ansökan om större reparation, större modifiering eller tillverkning av utrustningsenheter skall sändas till EAA som utfärdar erforderligt tillstånd. För tillståndet gäller i tillämpliga delar samma krav som för ett amatörbyggnadstillstånd. I tillämpliga delar skall därför mom 4, 5, 7 och 8 ovan vara uppfyllda.

14.3.3 För större reparation, större modifiering samt tillverkning av utrustningsenheter för ultralätta flygplan gäller kraven i BCL-M 5.4.

### 14.4 **Översyn och tillverkning av flygmotor**

14.4.1 Översyn av en flygmotor får utföras av en flygverkstad som har Luftfartsinspektionens tillstånd för detta.

14.4.2 En byggare med gällande amatörbyggnadstillstånd eller ägaren till ett amatörbyggt luftfartyg får utföra översyn, om personen ifråga enligt EAA:s bedömning har erforderlig kunskap och praktik för den aktuella översynen och följande förutsättningar är uppfyllda.

- a) Ett komplett översynsunderlag från motortillverkaren skall finnas.
- b) En lämplig verkstadslokal för översynen skall finnas.
- c) Alla specialverktyg och kontrollutrustningar enligt översynsunderlaget skall finnas, inkluderande sådana för funktionskontroll och utrustning för mätning av motoreffekt.
- d) En godkänd kontrollant skall vara knuten till översynsarbetet.

Om det förekommer specialarbeten för vilka sökanden inte har egna resurser, får en utomstående instans som är kvalificerad för dessa arbeten användas, om kontrollanten accepterar detta.

14.4.3 Om förutsättningarna enligt ovan är uppfyllda, skall ansökan om flygmotorarbete sändas till EAA. Om ansökan kan godkännas, utfärdar EAA ett tillstånd att utföra översynen.

14.4.4 För konvertering till flygmotor gäller i huvudsak samma förutsättningar som för översyn enligt ovan. Ett av EAA granskat och godkänt konverteringsunderlag skall följas.

14.4.5 Tillverkning av flygmotorer kräver stort tekniskt kunnande och erforderliga tekniska resurser. Förutsättningarna för tillstånd till tillverkning kommer EAA att bedöma från fall till fall.

### 14.5 **Översyn och tillverkning av propeller**

14.5.1 Översyn av propeller får utföras av en flygverkstad som har Luftfartsinspektionens tillstånd för detta.

14.5.2 En byggare med gällande amatörbyggnadstillstånd eller ägaren till ett amatörbyggt luftfartyg får utföra översyn, om sökanden har nödvändig kunskap och tillgång till översynsunderlag, lämplig lokal och nödvändig utrustning. En godkänd kontrollant skall vara knuten till översynsarbetet.

14.5.3 Om förutsättningarna enligt ovan är uppfyllda, skall ansökan om propellerarbete sändas till EAA. Om ansökan kan godkännas, utfärdar EAA ett tillstånd att utföra översynen.

14.5.4 Byggaren får inom ramen för sitt amatörbyggnadstillstånd tillverka en propeller för sitt eget luftfartyg under förutsättning att det finns ett godkänt tillverkningsunderlag och att byggaren har tillgång till lämplig lokal, utrustning och verktyg.

14.5.5 Ägaren får tillverka en propeller till sitt amatörbyggda luftfartyg under samma förutsättningar som ovan. Ansökan om större reparation, större modifiering eller tillverkning skall sändas till EAA med förslag på en kontrollant som kan godkännas av EAA.

Om ansökan kan godkännas, utfärdar EAA ett tillstånd för den begärda tillverkningen.

- 14.5.6 Om byggaren anskaffar en propeller från någon annan än den som levererat bygg- eller ritningssatsen för bygget, måste leverans- och identitetshandlingar från propellertillverkaren kunna uppvisas för att propellern skall kunna godkännas.

Samma krav gäller också för en ägare som anskaffar en propeller till sitt amatörbyggda och redan slutgiltigt registrerade luftfartyg.

#### 14.6 **Översyn och tillverkning av rotor och transmission till rotorluftfartyg**

- 14.6.1 Översyn och tillverkning av rotor och transmission till rotorluftfartyg skall utföras av en flygverkstad eller person som har Luftfartsinspektionens tillstånd för detta.

#### 14.7 **Radio- och instrumentutrustning**

- 14.7.1 Radio- och instrumentutrustning skall underhållas enligt BCL-M 4.2 och BCL-M 4.3.

- 14.7.2 Deviering och kompensering av magnetkompass får utföras av en byggare eller ägare som har gällande behörighet enligt mom 14.1 ovan.

### 15. **ÖVERLÅTELSE AV PÅGÅENDE BYGGE**

- 15.1 Om ett pågående bygge överlåts, skall den nye ägaren ansöka om ett nytt amatörbyggnadstillstånd enligt mom 6 ovan. Ansökan skall åtföljas av en utförlig redovisning för byggets status.

Redovisningen skall vara bestyrkt av både den avgående och den tillträdande kontrollanten.

### 16. **ÄNDRING AV ÄGANDERÄTT TILL LUFTFARTYG**

- 16.1 Vid ändring av äganderätt till svenskregistrerat luftfartyg gäller BCL-M 1.2.

### 17. **IMPORT AV LUFTFARTYG**

- 17.1 Import av amatörbyggt luftfartyg kan medges under förutsättning att bestämmelserna i denna BCL i tillämpliga delar bedöms kunna uppfyllas.

### 18. **ÖVERGÅNGSBESTÄMMELSER**

- 18.1 Luftvärdighetsbevis och tillstånd som utfärdats av Luftfartsinspektionen förblir giltiga till förfalldatum.

- 18.2 Innan ett luftvärdighetsbevis giltighetstid går ut, skall en ansökan om flygtillstånd sändas till EAA respektive KSAK.

