

Svar på frågor som vi på TS fick med oss från genomförda seminarier i Jönköping och Kista den 16 & 23 Okt 2019

1. Vad gäller och vad behöver redovisas för LVD?
LVD stämmer inte överens med AD status och är ibland motsägelsefulla. Räcker det att redovisa AD?

Frågan kan inte besvaras direkt, TS håller på att ta fram ett MFL där detta kommer att klarläggas/förtydligas.

2. Om en fristående tekniker gör ARC enligt ändring (EU) 2019-1383 blir det luftvärdighetsgranskning varje gång då?

Ja det blir luftvärdighetsgranskning varje gång. En fristående tekniker kan inte förlänga ARC.

3. Varför måste man vid transferering av flygmaskin mellan EASA anslutna länder få AMP godkänd igen?
Den har ju redan en ARC som är godkänd mot den AMP som redan finns?

Av M.B.301 i 1321/2014 framgår det att TS (som behörig myndighet för ett svenskt luftfartyg) ska godkänna underhållsprogram, alternativt en Svensk CAMO med indirekt godkännande.

Ett luftfartyg som genom transfer får en Svensk registrering omfattas av detta krav utan undantag, det är dock möjligt att tidigare underhållsprogram kan bli godkänt om registrering, CAMO resp. ägaruppgifter mm. ändras.

4. Vad har man som tekniker (B1/B2 som gått i 147 skola) för fördelar jämfört med en tekniker som utbildat sig den korta vägen och tagit ut ett L B2L certifikat.

En Del-66 tekniker med B1.1/B2 behörighet får certifiera underhåll på tung luftfart, det vill säga alla flygplan och helikoptrar i Grupp 1, medan Del-66 tekniker med behörighet i L samt B2L endast får certifiera underhåll i Grupp 2, 3 & 4. För arbete på tex ELA 1 så är dessa certifikat likvärdiga.

Tips: För mer information kring lättnader för allmänflyget se:

<http://www.easa.europa.eu/easa-and-you/general-aviation/licencing-general-aviation>

5. Ett enklare sätt efterfrågas för att kunna visa på uppfyllande/kontroll av hela regelverket. (syftar till korsreferenslistan som idag används för MG).

Korsreferenslista är endast ett exempel på hur man kan visa på uppfyllande/kontroll av hela regelverket, annan metod som visar detta går också bra att använda.

6. I Form 2 står att riskanalys är obligatorisk att kryssa i även fast den inte gäller 145/MF?

Ny version publicerad 2019-11-12 där felet åtgärdats.

7. MIP, kan en CAO/CAMO godkänna ett MIP program?

Ja en CAO/CAMO kan godkänna ett MIP program.

8. Vad är fördelen med att slippa få AMP godkänd eller deklarerat AMP om man ändå måste ha en form av AMP?

ML.A.302 (e) ger möjlighet att inte använda EASA Form AMP dokumentet (AMC2 ML.A.302) som används när ägaren deklarerar AMP eller när CAMO/CAO godkänner AMP.

Om ägaren väljer det här alternativet ska en sådan AMP innehålla:

Luftvärdighets instruktioner från Design Approval Holder.
Underhållsrekommendationer, som TBO intervaller som har publicerats genom service bulletiner, service letters och andra inte tvingande service information
Tvingande Luftvärdighetsuppgifter som AD, ALS eller andra krav specificerat i Typcertifikatet.

9. När ungefär är det tänkt att man ska kunna söka L licenserna?

Det har varit möjligt från och med 1 okt 2019.

Om man idag har ett EASA Del 66 certifikat med kategorierna B1.1, B1.2, B1.3, B3, eller B2, går det att ansöka om en utökning till kategori L.

Dock är det beroende på vilka befogenheter man har sedan innan och det kan behöva kompletteras med teori (EASA 147 moduler/examinationer) samt uppvisande av praktisk erfarenhet i ämnet L kategori.