

# Svar på inkomna frågor seminarium

2021-11

Presentatör

***Göran Nilsson,***

Flygteknisk Inspektör Del-145/MF/CAO och AUB

Sjö- och luftfartsavdelningen

Enheten för operatörer och luftvärdighet

Sektionen för teknisk operation

# Innehåll

Transportstyrelsens svar på frågor som inkom under de tekniska seminarium som genomfördes i Jönköping och Kista 2021-10-20 respektive 2021-11-27.

# Bakgrund

Under seminarierna i Jönköping och Kista tog vi (TS) med oss 5 frågor tillbaka och i den här presentationen presenterar vi svaren till dessa.

TS kan ha omformulerat frågan då svaret kan innefatta ett bredare område.



# 1. Fråga Del-66

Fråga: Vem kan göra underhåll på nationella segelflygplan när nu teknikercertifikaten konverterats till P-66L? Samma fråga ställdes också gällande Yak-52.

Omformulerad fråga: Vad händer för de som nu har ett Del-66L certifikat och som tidigare hade ett nationellt certifikat gällande underhåll på nationella luftfartyg enligt bilaga 1?

Måste varje typ listas istället för grouprating som det tidigare när det var nationella certifikat

# Svar Del-66

En EASA Del-66 tekniker med L certifikat, och med en nationell typ införd på sidan i certifikatet med nationella typer kan utföra CRS eller underhållsintyg på typen, exakt som för de övriga kategorierna, B1.1, B2 osv. Varje nationell typ listas enskilt för närvarande, i början när konverteringsrapporten författades var det bara tal om ett fåtal nationella typer som skulle föras in som nationell typ (segelflygplan). Då fann vi det mycket enkelt att föra in dessa individuellt, precis som för nationella normalklassade flygplan (nat grupp 3). I efterhand har det visat sig finnas rätt så många nationella typer (segelflygplan), vi behöver dock vara konsekventa och följa rutinen i konverteringsrapporten och föra in typerna individuellt. Det kan dock framledes ändras när vi vet omfattning och hur en gruppindelning kan komma att se ut.

De nationella grupperna för normalklassade flygplan och helikoptrar, "BCL Underhållsgrupp II och BCL underhållsgrupp III" har för närvarande orimligt höga krav för att kunna uppnås, kraven är under omarbetning för att motsvara EASA tolkning på hur EASA underhållsgrupper kan uppnås. En liknande tolkning av nationella segelflygplansgrupper kan tänkas hamna med i samma arbete om vi finner det tillämbart.

Yak-52 är varken ett EASA luftfartyg eller ett luftfartyg som finns i BCL`s typlista (som fortfarande är gällande). Då krävs en typexamination på typen + uppvisande av praktisk erfarenhet, då förs typen in i EASA Del-66 certifikatet som en nationell typ.

## 2. Fråga ägaraccepterade delar

I ändring (EU)2021/699 gällande från 2022-05-18 läggs punkt 21.A.307(c) till, vilket flera deltagare tyckte försvårade användandet av ägaraccepterade delar?

# Svar ägaraccepterade delar

I det regelverk som gäller idag ska för ägaraccepterade delar ägaren kontrollera flera punkter och en av dem är att reservdelen är tillverkad i överensstämmelse med designdata, Ref 21.A.307(c)2.

I regel 21.A.307(c) gällande från 2022-05-18 har man förtydligat vilken dokumentation som behövs för att uppfylla det här kravet. Ref ändring (EU)2021/699

# 3. Fråga komponentunderhåll i AUB

Vad är möjligt för nationell underhållsverkstad (AUB) gällande komponentunderhåll?

I vilka fall behövs komponentbehörighet?

Vad gäller om organisationen har tillgång till CMM att jobba efter?

Fråga gäller både när komponenten sätts tillbaka på samma luftfartyg och när den läggs på lager.

Kan man ha ägarintygade komponenter i nationellt tillstånd?



# Svar komponentunderhåll i AUB

Man kan utföra underhåll på komponenter i sitt AUB. I Verksamhetshandboken ska finnas specificerat vilka komponenter och vilket underhåll det rör sig om. Utredning pågår hos TS gällande om man behöver ha komponentkategori i tillståndet eller inte.

Arbete på komponent som sedan monteras tillbaka på flygmaskinen certifieras i flygplanets logbok oberoende om man arbetat efter CMM eller AMM.

Arbete på komponent som ska läggas på hyllan certifieras på arbetsorder och journalkort oavsett om man jobbat enligt CMM eller AMM.

Ägaraccepterade komponenter finns inte när det gäller nationellt regelverk.

## 4. Fråga relesetext

Kan man referera till både Del-ML och Del-M när man gör release i en och samma relesetext så man täcker upp båda för att undvika fel?

# Svar relesetext

Nej man kan inte referera till både Del-ML och Del-M när man gör release i en och samma relesetext så man täcker upp båda för att undvika fel.

Man måste på något sätt ta ställning till om man gör en release i förhållande till Del-ML eller Del-M.

## 5. Fråga MFL angående MEL

MFL 1-2021 under kategori övrigt gällande lågvoltswarning publicerades på TS hemsida 2021-02-18.

I detta MFL finns information kring användning av MEL för allmänflyg.

Mer info har utlovats men inget har skickats ut ännu?

# Svar MFL angående MEL

Frågan har skickats vidare till Sektionen för helikopter och allmänflyg men här har vi inget svar att presentera ännu.