

AOPA-S och flygplansunderhållet

Vilka problem har vi identifierat?

Vad har vi gjort?

Problem:

- CAMO. Dyrt, dumt och dåligt för de flesta ägare av små flygplan. Dock ingen skugga på någon CAMO-personal.
- Service Bulletins, -Instructions och –Letters är numera obligatoriska om de innehåller en återkommande åtgärd.
- Individuella underhållsprogram som svällt över alla bräddar.

Problem:

- EASA AD 2006-0265 föreskriver att Gillham-koden från encodern till transpondern ska kontrolleras var 24:e månad. Dyrt, många gånger krångligt rent praktiskt och tämligen meningslöst, eftersom kontrollen inte garanterar att encodern arbetar felfritt i framtiden. Om encodern har ett fel kommer det att sannolikt upptäckas av trafikledningen och inte av verkstaden.

Problem:

- TS har drivit linjen att även reparationer och modifieringar gjorda före 2003 när del-21 trädde i kraft ska uppfylla kraven i denna del.
- TS har dålig koll på FAA:s underhållsbestämmelser och hur det påverkar manualer och annat. Man tror att allt som tillverkaren ger ut är obligatoriskt.

Vad har vi gjort?

- Efter att utan framgång försökt tala Transportstyrelsen tillrätta i de fall vi ansåg att de tolkade EASA-reglerna fel övergick vi till att via IAOPA och med hjälp av GAMA (General Aviation Manufacturer Association) istället bearbeta EASA.
- Detta visade sig mer framgångsrikt och i september 2011 kallade EASA till en Work Shop i Köln där ca 200 deltagare från hela Europa deltog. EASA fick ordentligt på skallen från alla håll och insåg tydligen att något måste göras.

Vad har vi gjort?

- Vid avslutningen av denna Work Shop utlovade Eric Sivel, deputy head of rulemaking, att sätta samman en “General Aviation Task Force”, GATF, för att ta fram regeländringar som kunde genomföras någorlunda snabbt.
- GATF ska även komma med mer långtgående förslag som kan ta längre tid att genomföra, fas 2.

Vad har vi gjort?

- AOPA-S har deltagit i denna GATF som representant för IAOPA och tre möten har hållits under vintern och våren.
- EASA arbetar just nu på att färdigställa en NPA (Notice of Proposed Amendment) innehållande de ändringar vi kommit fram till. Ett första förslag sändes ut till berörda igår!

Huvudsakliga ändringar föreslagna i denna NPA, gäller ELA-1, LSA, segel och ballonger icke-kommersiellt):

- Individuella underhållsprogram tas bort och ersätts av ett Minimum Maintenance Program (MMP). Var klass ovan har sin egen MMP.
- MMP är en bearbetning av FAR 43, app. D och innehåller de **inspektioner** som ska göras årligen eller var 100-timma. För ELA-1 är det en anpassning till det underhåll som finns s.a.s. inbyggt i flygplanets ursprungliga typcertifikat.

Forts.

- Denna MMP kompletteras med AD-notes och eventuella Airworthiness Limitations samt nationella krav såsom fart- och höjdmätarkontroll mm.
- Genom att vi fått EASA att ge ut en lista på de inspektioner som ska göras kommer vi ifrån problemet med ljuddämpare och bälten och dörrlistor. Det kan stå hur många rekommendationer som helst i flygplanets tillsynslista, MMP är lagens krav på vad som ska inspekteras eller utföras.

Forts.

- Tänk Bilprovningen. De struntar fullkomligt i om du har bytt olja och luftfilter eller smörjt dörlisten, de kontrollerar sina punkter och är de nöjda så får du köra ett år till.
- Gör du inget underhåll så kan du nog inte räkna med att bilen går igenom besiktningen nästa år, och den kanske rent av är farlig att åka med.
- Vilket är det säkraste sättet att försäkra sig om att ex.vis höjdrodret inte är glappt? Smörja en gång i veckan och hoppas eller rycka i det?

Forts.

- MMP, kompletterad med AD-notes, Airworthiness Limitations och nationella krav godkänns av ägaren själv. ~~Kopia sänds till TS.~~ Man kan självklart ta hjälp av CAMO, men det är inget krav. Ägaren är ansvarig för alla avsteg från tillverkarens rekommendationer.
- Som en följd av att **SB, SL och SI** nu erkänns vara **“non-mandatory service information”** bortfaller “alla” gångtidsförlängningar.
- Istället tar man tillvara att motorns värden kontrolleras var 100-timma eller årligen. Det har alltid gjorts, men det verkar som om man inte riktigt förstått det.

Forts.

- Vår (och FAA:s uppenbarligen) åsikt är att om motorn inte har spån i oljefiltret, har godkänd kompression, normalt oljetryck och normala temperaturer samt uppnår specificerat statistiskt varvtal så kan det inte vara något större fel på den, och den kan gå 100 timmar till. Varje 100-timmarstillsyn är och har alltid varit en gångtidsförlängning.
- Dagens oljor med korrosionsinhibitorer minskar dramatiskt risken för invändig korrosion och kalendertidsinspektioner är knappast nödvändiga längre.

Forts.

- Del F- eller 145-verkstad kan utan att ha en CAMO-organisation göra Airworthiness Review och utge ARC för de flygplan de gjort årligt underhåll på, förutsatt att personalen är godkänd enligt förenklade bestämmelser. Gäller endast i de fall MMP används.
- En rejäl besparing på avgifter för tillstånd vilket bör komma flygplanägaren till godo.

Encoder-AD 2006-0265

- EASA kommer under året att ge ut en konsultation angående indragning av denna AD.

GATF kommer nu att gå över till fas 2, de ändringar som går djupare in i EASAs regelverk. Några exempel på vad som diskuteras:

- Alla förenklingar för ELA-1 ska gälla för ELA-2.
- Ge enskild tekniker möjlighet att utfärda ARC för ELA-1 och ELA-2 (2000kg), även LSA.
- Ägarunderhåll flyttas ut från MMP och behöver ej godkännas i förväg.
- Utökat ägarunderhåll.
- Förenklat godkännande av installationer via CAMO.
- Acceptera alla FAA och TCCA-STC.
- Ytterligare inskränkningar i kravet på Form-1.

GATF

- Vi tror att om alla eller åtminstone de viktigaste GATF-ändringarna verkligen genomförs, så kommer vi att få ett helt acceptabelt regelverk.
- Om så blir fallet kommer vi, om medlemmarna vill, att verka för att det ska kunna gälla även för Annex 2-flygplan eftersom det även där skulle innebära förenklingar.

Tack för uppmärksamheten.