

Återkoppling från ACAM och Besiktningsprogrammet

Björn Holm

30 maj 2024

Innehåll

- Regelkrav
- Antal och typ av luftfartyg som omfattas
- KRE (Key Risk Element) *Risikfaktorer*
- De vanligaste bristerna (CAT/CMPA) 2023
- Verksamhetsplan för ACAM inspektioner 2024

Regelkrav

”EASA-luftfartyg”

Luftfartyg som regleras i förordning (EU) 2018/1139

- Övervakning av luftfartygs fortsatta luftvärdighet M.B.303, ML.B.303 (ACAM, Aircraft Continued Airworthiness Monitoring).
- Fortlöpande tillsyn CAMO.B.300, CAO.B.055.

”Bilaga I”, ”Statsluftfart” och ”2.8” luftfartyg

Luftfartyg vilka är undantagna enligt förordning

(EU) 2018/1139 artikel 2 3 d (bilaga I) respektive artikel 2 3. a) samt artikel 2 8.

- Övervakning av luftfartygs fortsatta luftvärdighet.
12 kap. 1 § luftfartslagen (SFS 2010:500) och
12 kap. 1 § luftfartsförordningen (SFS 2010:770).
- Fortlöpande tillsyn. 12 kap. 1 § luftfartslagen (SFS 2010:500) och
12 kap. 1 § luftfartsförordningen (SFS 2010:770).

Antal och typ av luftfartyg som omfattas

Den 23 maj 2024 fanns det totalt 1592st luftvärdiga luftfartyg

EASA: 1000st

183 Stora Fpl (≥ 5700 kg)

410 Små Fpl (< 5700 kg)

157 Hkp

225 Segel/Motorsegel

25 Ballong (varmluft)

”Bilaga I”, ”statsluftfart” och ”2.8”: 592st

273 Amatörbyggda

160 UL + 15 NLF + 26 autogyro

85 Fpl Normal/ex-militär

(varav 8 stora ≥ 5700 kg)

19 Hkp Normal/ex-militär/statsluftfartyg.

13 Segel/Motorsegel

1 Ballong (varmluft)

KRE (Key Risk Element) Riskfaktorer

A.1 - Type design and changes to type design

A.2 - Airworthiness limitations

A.3 - Airworthiness Directives

B.1 - Aircraft documents

B.2 - Flight Manual

B.3 - Mass & Balance

B.4 - Markings & placards

B.5 - Operational requirements

B.6 - Defect management

C.1 - Aircraft Maintenance Programme

C.2 - Component control

C.3 - Repairs

C.4 - Records

- Brister i redovisning av modifieringar

- Brister i AMP för detta

- Brister i redovisning

- Handlingar saknas eller är kopior

- AFM är fel eller inte reviderad

- Fel grundspecifikation & utr vid vägning

- Det saknas eller är oläsligt

- Det saknas utrustning

- Brister i MEL eller kvarstående HIL/Loggbok

- Det saknas "tasks", underhållsuppgifter

- Brister i uppföljning/redovisning

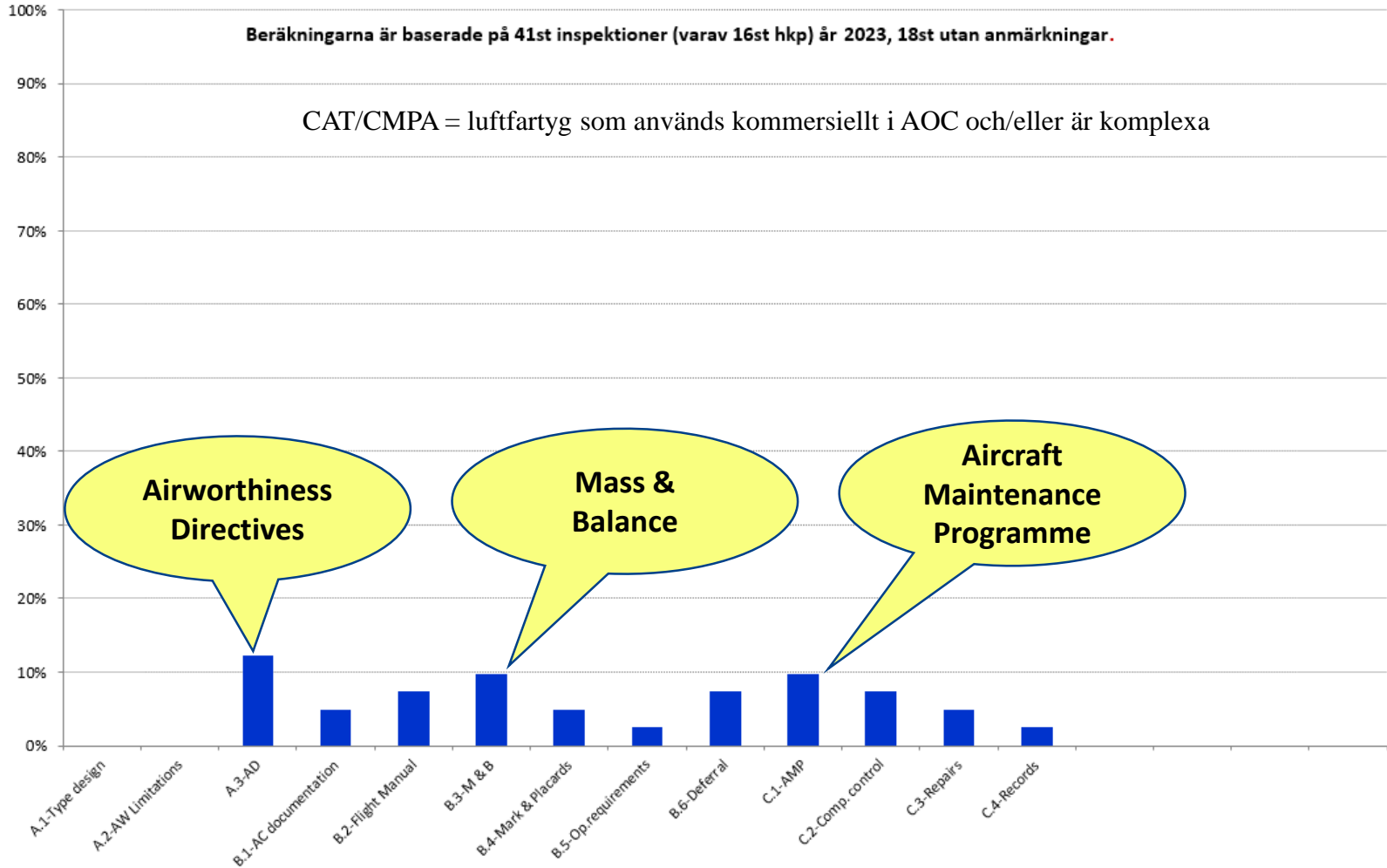
- Brister i redovisning av reparationer

- Brister i dokumentation

Andel inspektioner med anmärkning mot respektive riskfaktor: Total ACAM-Deep CAT/CMPA-CAMO

Beräkningarna är baserade på 41st inspektioner (varav 16st hkp) år 2023, 18st utan anmärkningar.

CAT/CMPA = luftfartyg som används kommersiellt i AOC och/eller är komplexa



De vanligaste bristerna vid ACAM - 2023

KRE A.3 - Airworthiness Directives - AD

- **Brister i redovisning, bedömning**

KRE B.3 - Mass & Balance

- **Brister i grundtomviktbestämning**

KRE C.1 - Aircraft Maintenance Programme - AMP

- **Repetitiva inspektioner av strukturskador, felaktiga uppgifter**

Verksamhetsplan för ACAM inspektioner 2024

Rampinspektion:

- 20st EASA Fpl CMPA/CAT (SANA)
- 10st EASA Fpl/Hkp non-CMPA/CAT/CAMO/CAO och Fpl/Hkp Non-CMPA/CAT-CAMO/CAO

Fördjupad inspektion:

- 30st EASA luftfartyg CMPA/CAT
- 20st EASA luftfartyg non-CMPA/CAT - CAMO/CAO
- 10st EASA luftfartyg non-CMPA/CAT/CAMO/CAO
- 10st Annex I (bilaga I)
- 4st Import
- 10st Export

Ej godkända modifieringar

- SHK:s har träffat Transportstyrelsen och tagit upp olyckor med helikoptrar som vid upphovring fastnat med medplattor/landställsplattor, SHK har tidigare utfärdat en rekommendation RL 2020:03 R1 gällande riskerna med att fastna, oavsett utformningen av dessa medplattor/landställsplattor. Vid dessa undersökningar så har de i vissa fall funnit att icke-certifierade medplattor/landställsplattor varit installerade.
- Vid luftvärdighetsgranskning och vid Transportstyrelsen besiktningar ska det bland annat verifieras att modifieringar är godkända, om Transportstyrelsen vid inspektion finner att det finns modifieringar som inte är godkända, så ska detta innebära en anmärkning mot luftfartyget. Av detta följer att ett luftfartyg formellt inte är luftvärdigt, anmärkningen måste omhändertas innan luftfartyget formellt blir luftvärdigt.
- Luftvärdighetsorganisationer och underhållsorganisationer som är medvetna om att icke-godkända modifieringar och icke-certifierade produkter finns installerade på luftfartygen, riskerar att få anmärkningar som påverkar tillståndet.