



## **Angående fortsatt luftvärdighet för EASA luftfartyg inom Segelflyget**

### **Fram tills nu**

Har alla klubbar anslutna till Segelflyget genomfört fortsatt luftvärdighetsgranskning med segelflygtekniker som har haft en auktorisation att granska EASA luftfartyg. Detta har skett inom ramen för vår delegering från Transportstyrelsen och vi har således gjort detta som en myndighetsuppgift. Under året har vi uppmärksammats på att vi inte får fortsätta med detta, EASA har gjort en granskning av Transportstyrelsen och där sett att vi i vår delegering inte kan delegera luftvärdighetsansvaret. Anmärkningarna som framfördes gäller bland annat, utfärdande av luftvärdighetsbevis och på det sätt vi genomför luftvärdighetsgranskning (ARC granskning) där vi har rollen som myndighet. Vi har dock tillsammans med TS tills nu försökt att hitta en lösning ur detta, men detta har inte gått, så vi väljer nu att förändra vissa delar i vår tekniska organisation.

### **Vad kommer att hända?**

Det betyder att vi inom Segelflyget gör om vår organisation för fortsatt luftvärdighetsgranskning till en CAMO, dvs. en lösning enligt EASA part-M som är till för marknaden, vilket betyder att vi inte längre kommer att granska våra EASA luftfartyg som myndighetspersoner inom vår delegering. Vi kommer att bygga upp denna CAMO med ett flertal av de nuvarande ARC-granskarna som finns ute i klubbarna, och inriktningen är att allt ska vara klart till våren 2011. Segelflygets Tekniska Chef Torbjörn Olsson kommer även att vara teknisk chef i vår CAMO.

### **Övergångsperiod**

Alla segelflygplan och motorseglare som behöver granskas för att få en ny ARC under första kvartalet, kan med fördel granskas av vår nuvarande organisation fram till årsskiftet. Vi har kommit överens med TS att vi kan göra så för att inga luftfartyg ska bli stående innan CAMO organisationen är igång till nästa år. Det borde inte vara en alltför komplicerad uppgift att genomföra eftersom de flesta av granskningspersonalen jobbar i sina hemma klubbar och har bra koll på vad som är nuvarande status på flygplanen. Inriktningen med att ha en CAMO inom segelflyget är framförallt att vi ska kunna fortsätta att använda våra segelflygtekniker i klubbarna, så att själva kan lösa den fortsatta luftvärdighetsgranskningen.

## Utfärdande av luftvärdighetsbevis

Även inom det som kallas initial luftvärdighet, dvs. nya luftfartyg som kommer in i vårt land och som ska få ett första luftvärdighetsbevis utfärdat, så har vi tidigare besiktigt och utfärdat

Luftvärdighetsbevis på delegering. Med EASAs anmärkning på vår delegering så betyder det att vi inte hellre längre får utfärda luftvärdighetsbevis för EASA luftfartyg enligt vår tidigare struktur. Vi har dock föreslagit att vi ska få göra allt arbete i samband med att ett nytt flygplan ska få svenska luftvärdighetshandlingar och på så sätt ge TS ett underlag så att de kan signera luftvärdighetsbeviset, allt för att vi ska kunna hålla ner kostnaderna.

## Besiktning av EASA luftfartyg

Den gamla formen av luftvärdighetsbesiktning som våra besiktningsingenjörer tidigare har gjort i klubbarna vid verksamhetskontroller kommer att förändras till nästa år. EASA part-M finns inte detta krav, man har istället ett kontrollprogram för luftfartyg, underhållsinstans m.m. som TS ska kunna göra åt EASA.

Segelflyget planerar istället för att göra en operativ besiktning med våra besiktningsingenjörer av dessa luftfartyg på liknande sätt som tidigare, men med inriktning på operativ status, t.ex. barlastvikter, fastsättning av extrautrustning m.m.

## Annex II

Jag vill också påminna att vi har ett fåtal av våra segelflygplan, t.ex. veteransegelflygplan och experimental som är undantagna EASA regelverket och följer istället nationella regler. Detta regleras i ett bihang nr II (annex) till grundförordningen 216/2008. Dessa flygplan har inga granskningsbevis, utan som tidigare ett tidsbegränsat luftvärdighetsbevis. Underhåll sker som tidigare med segelflygtekniker som ansvarig och med UR-B rapporteras status till tillsynskontoret årligen.

## Luftvärdighetsavgifter

Transportstyrelsen ska nu till sist få ut den årliga luftvärdighetsfakturan samt registerhållningsavgiften. Som det ser ut nu när systemet är igång, så varje gång en ny ARC utfärdas för ett segelflygplan/motorseglare så kommer TS att fakturera LVB/registerhållningsavgiften. Då det har blivit en stor försening under året så har TS lovat att försöka få till en infasning av fakturor under nästa år.

När Segelflygets CAMO startar 2011 och vi granskar i denna organisation så kommer givetvis Segelflyget att hantera fakturering för ARC-granskningen och vår inriktning är givetvis samma prisnivå som vi har haft idag. Vi kommer att informera mer under vintern ang. vår nya CAMO och hur den ska fungera.

Med vänliga hälsningar

Svenska Segelflygförbundet



Henrik Svensson  
Segelflyginspektör