

BL 1-1

Bestemmelser om vedligeholdelse af luftfartøjer*

Udgave 4, 20. december 2007

I medfør af § 31 og § 149, stk. 10, i lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 731 af 21. juni 2007, fastsætter Statens Luftfartsvæsen herved efter bemyndigelse fra Transportministeriet, jf. bekendtgørelse nr. 795 af 3. september 2001 om henlæggelse af opgaver til Statens Luftfartsvæsen og om kundgørelse af de af luftfartsvæsenet udfærdigede forskrifter, følgende*:

Indholdsfortegnelse

1. Referencedokumenter

2. Definitioner

3. Anvendelsesområde

4. Luftfartøjer, der benyttes til erhvervsmæssig lufttransport

- 4.1 Generelt
- 4.2 Vedligeholdelsesprogram
- 4.3 Vedligeholdelsesprocedurebog
- 4.4 Vedligeholdelsesorganisation/arrangement
- 4.5 Anvendelse af udenlandske værksteder
- 4.6 Overhaling og motorskift
- 4.7 Reparationer

- 4.8 Ændringer
- 4.9 Dokumentation og frigivelse til flyvning

5. Luftfartøjer, der benyttes til anden erhvervsmæssig luftfart, firmaflyvning, udlejning, jf. BL 10-5, og skoleflyvning, bortset fra skoleflyvning med svævefly og balloner

- 5.1 Generelt
- 5.2 Vedligeholdelsesprogram
- 5.3 Vedligeholdelsesprocedurebog
- 5.4 Vedligeholdelsesorganisation/arrangement
- 5.5 Anvendelse af udenlandske værksteder
- 5.6 Overhaling og motorskift
- 5.7 Reparationer
- 5.8 Ændringer
- 5.9 Dokumentation og frigivelse til flyvning
- 5.10 Luftfartøjer, der ønskes overført fra anden erhvervsmæssig luftfart, til erhvervsmæssig lufttransport

6. Luftfartøjer, der benyttes til privatflyvning, der ikke er omfattet af afsnit 5, samt skoleflyvning med svævefly og balloner

- 6.1 Generelt

* I BL'en er medtaget visse bestemmelser fra Europaparlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1592/2002 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur, Kommissionens forordning (EF) nr. 1702/2003 om gennemførelsesbestemmelser for luftdygtigheds- og miljøcertificering af luftfartøjer og dermed forbundet materiel, dele og apparatur og for certificering af konstruktions- og produktionsorganisationer, samt Kommissionens forordning (EF) nr. 2042 om vedvarende luftdygtighed af luftfartøjsmateriel, -dele og - apparatur og om godkendelse af organisationer og personale, der deltager i disse opgaver. Ifølge artikel 189 i EØF-traktaten gælder en forordning umiddelbart i hver medlemsstat. Gengivelse af disse bestemmelser i BL'en er udelukkende begrundet i praktiske hensyn og berører ikke forordningens umiddelbare gyldighed i Danmark.

- 6.2 Vedligeholdelsesprogram
- 6.3 Vedligeholdelsesorganisation/arrangement
- 6.4 Anvendelse af udenlandske mekanikere eller udenlandske værksteder
- 6.5 Overhaling og motorskift
- 6.6 Reparationer
- 6.7 Ændringer
- 6.8 Luftfartøjer, der ønskes overført fra privat til erhvervsmæssig brug mv.
- 6.9 Dokumentation og frigivelse til flyvning

7. Luftfartøjer omfattet af bilag II til Europa-Parlamentets og Rådets Forordning (EF) nr. 1592/2002

- 7.1 Generelt
- 7.2 Vedligeholdelsesprogram
- 7.3 Vedligeholdelsesprocedurebog
- 7.4 Vedligeholdelsesarrangement

- 7.5 Anvendelse af udenlandske mekanikere eller udenlandske værksteder
- 7.6 Overhaling og motorskift
- 7.7 Reparationer
- 7.8 Ændringer
- 7.9 Dokumentation og frigivelse til flyvning

8. Dispensation

9. Straf

10. Ikrafttræden

Bilag

- Bilag A Vedligeholdelseskontrakt
- Bilag B Frigivelse til flyvning
- Bilag C Begrænset ejerpilot vedligeholdelse
- Bilag D Vægt og balance (formular SLV LD-51)

1. Referencedokumenter

1.1 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1592/2002 af 15. juli 2002 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur som ændret ved

- forordning (EF) nr. 334/2007 af 28. marts 2007,
- forordning (EF) nr. 1701/2003 af 24. september 2003 og
- forordning (EF) nr. 1643/2003 af 22. juli 2003.

1.2 Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003 af 20. november 2003 om vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer og luftfartøjsmateriel, -dele, -apparatur og om godkendelse af organisationer og personale, der deltager i disse opgaver, herefter benævnt Part M, Part 145, Part 66 og Part 147, som ændret ved

- forordning (EF) nr. 376/2007 af 30. marts 2007 og
- forordning (EF) nr. 707/2007 af 8. maj 2006.

1.3 Decision No. 2003/19/RM of the Executive Director of the Agency of 28 November 2003 on acceptable means of compliance and guidance material to Commission Regulation (EC) No. 2042/2003 of 20 November 2003 on the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical, parts and appliances, and on the approval of organisation of organisations and personnel involved in these tasks, latest revision (AMC and GM to Part M, Part 145, Part 66 and Part 147).

1.4 Kommissionens forordning (EF) nr. 1702/2003 af 24. september 2003 om gennemførelsesbestemmelser for luftdygtigheds- og miljøcertificering af luftfartøjer og hermed forbundet materiel, dele og apparatur og for certificering af konstruktions- og produktionsorganisationer, herefter benævnt Part 21, som ændret ved

- forordning (EF) nr. 375/2007 af 30. marts 2007,
- forordning (EF) nr. 335/2007 af 28. marts 2007,
- forordning (EF) nr. 706/2006 af 8. maj 2006 og
- forordning (EF) nr. 381/2005 af 7. marts 2005.

1.5 Decision No. 2003/1/RM of the Executive Director of the Agency of 17 October 2003 on acceptable means of compliance and guidance material for the airworthiness and environmental certification of aircraft and related products, parts and appliances, as well as for the certification of design and production organisations, latest revision (AMC and GM to Part 21).

1.6 Decision No. 2003/12/RM of 5 November 2003 on general acceptable means of compliance for airworthiness of products, parts and appliances (AMC-20), seneste udgave.

1.7 Specifikation for fabrikanters tekniske publikationer, ATA Specification No. 100 (ATA-100), inklusive seneste revisioner.

1.8 BL 1-5, Amatørbygning af luftfartøjer, seneste udgave.

1.9 BL 1-11, Bestemmelser om driftsstatistik, seneste udgave.

1.10 BL 1-12, Bestemmelser om luftdygtighedsbevis og flyvetilladelse samt luftdygtighedskrav, generelt, seneste udgave.

1.11 BL 1-19, Luftfartøjsdokumenter mv., seneste udgave.

1.12 BL 1-20, Flyvning med udstyr ude af funktion, seneste udgave.

1.13 BL 2-1, Bestemmelser om virksomheders autorisation til vedligeholdelse af luftfartøjer, seneste udgave.

1.14 BL 2-2, Autorisation af organisationer til konstruktion, fremstilling og vedligeholdelse

delse af luftfartøjer på amatørbasis, seneste udgave.

1.15 BL 5-50, Bestemmelser om godkendelse af luftfartsforetagender til at udfører erhvervsmæssig luftfart i henhold til JAR-OPS 1 og/eller 3, seneste udgave.

1.16 BL 6-64, Bestemmelser om flymekanikercertifikater, JAR 66, AML, seneste udgave.

1.17 BL 6-65, Bestemmelser om flymekanikercertifikater, M-certifikat/ICAO type II, generelt, seneste udgave.

1.18 BL 8-10, Bestemmelser om obligatorisk indberetning af flyvesikkerhedsmæssige begivenheder, seneste udgave.

1.19 BL 9-9, Bestemmelser om ikke-erhvervsmæssig svæveflyvning, seneste udgave.

1.20 BL 10-5, Udlejning af luftfartøjer uden fører til privatflyvning, seneste udgave.

1.21 De dokumenter, der er nævnt i pkt. 1.1 - 1.6, findes på EASAs hjemmeside www.easa.europa.eu, og det dokument, der er nævnt i pkt. 1.7, er udgivet af Air Transport Association of America.

1.22 De dokumenter, der er nævnt i pkt. 1.8 - 1-20, findes på Retsinformations hjemmeside www.retsinfo.dk og på Statens Luftfartsvæsen hjemmeside www.slv.dk. Dokumenterne kan endvidere fås ved henvendelse til:

Statens Luftfartsvæsen
Servicecentret
Postboks 744
Ellebjergvej 50
2450 København SV
Tlf.: 3618 6000
Fax: 3618 6001
E-post: ais@slv.dk

2. Definitioner

Se tillige definitioner i de forordninger, der er omtalt i pkt. 1.1 - 1.4 og pkt. 1.6.

Anm.: Generelle forkortelser, der anvendes i EASA systemet, findes på www.easa.europa.eu - Rulemaking - FAQ - "Here".

Almindelig vedligeholdelse:

Smøring og justering, udskiftning af motorer, propeller, apparatur og komponenter samt udførelse af mindre reparationer og mindre ændringer.

Begrænset ejerpilot vedligeholdelse:

En ejerpilots adgang til at udføre smøring, simple eller mindre reparationsarbejder og udskiftning af små standarddele, som ikke medfører et indviklet samlingsarbejde (bilag C).

Bridging check (også benævnt Alignment Check):

Fællesbenævnelse for de handlinger ("tasks"), der kræves for at overføre et luftfartøj fra et vedligeholdelsessystem til et andet.

Bruger (User):

Enhver, der med ejerens tilladelse anvender et luftfartøj.

Dele og apparatur:

Instrumenter, udstyr, mekanismer, dele, apparater, tilbehør eller ekstraudstyr, herunder kommunikationsudstyr, som anvendes eller er bestemt til anvendelse ved drift af eller kontrol med et luftfartøj under flyvning, og som er installeret i eller er monteret på luftfartøjet. Det omfatter dele i dets skrog, motorer eller propeller.

Designholder:

Organisation med selvstændigt typeansvar for luftfartøj, motor, propel og komponenter/materiel.

Designholders anbefalinger:

De vedligeholdelsesinformationer, der er udgivet af en TC -, STC - eller ETSO/TSO-holder i form af fx Maintenance Review Board rapport (MRB), Maintenance Planning Document (MPD), Service Bulletins (SB), Service Letters (SL), Service Instruktions (SI), leaflets mv. Begrebet dækker såvel inspektioner som ændringer i form af Mandatory og Recommended SB, SL, SI mv.

Anm. 1: Begrebet er tidligere kendt som "fabrikantens anbefaling".

Anm. 2: Da designholdere kan have modstridende anbefalinger, følges normalt den designholders anbefaling, som er højest i "hierarkiet" (luftfartøj, motor, propel og komponenter/materiel).

EASA:

Det europæiske luftfartssikkerhedsagentur.

ED Decision:

Afgørelse truffet af EASA's administrerende direktør (Executive Director).

Ejer (owner):

Enhver, der i det danske nationalitetsregister er registreret som ejer af et luftfartøj.

Ejerpilot (Pilot-owner):

En ejerpilot er en person, der selv eller i fællesskab med andre ejer det luftfartøj, hvorpå der udføres vedligeholdelsesarbejde, og som er indehaver af et gyldigt pilotcertifikat med den behørig type- eller klasserettighed.

Eskalering (Escalation):

En eskalering i forbindelse med et vedligeholdelsesprogram er en permanent ændring af vedligeholdelsesintervaller, der er anbefalet af designholderen, og som normalt er gældende for hele flåden og generelt baseret på Reliability data. Eskaleringen skal godkendes af myndigheden.

ETSO/TSO holder:

Ejere af European Technical Standard Order/Technical Standard Order.ETSO er defineret i Part 21 Subpart O som en detaljeret luftdygtighedsspecifikation, der udstedes af EASA for at sikre overensstemmelse med de grundlæggende krav til grundforordningen og en mindste præstationsnorm for bestemte artikler. TSO er den tilsvarende amerikanske specifikation.

Firmaflyvning:

En virksomheds befordring med luftfartøj af egne ansatte som led i varetagelsen af tjenesten i virksomheden uden for de tilfælde, der er nævnt i luftfartslovens § 75, stk. 1 og 2.

Frigivelsescertifikat: (Certificate of Release to Service):

EASA Form 1 eller tilsvarende (FAA Form 8130-3, TCCA 24-0078, JAA Form One udstedt før 28. september 2004).

Inspektion:

Undersøgelser med henblik på at konstatere tegn på svækkelse, funktionssvigt, tolerance-svigt, manglende smøring eller fejlagtig justering (afvigelse mellem specificeret og faktisk tilstand).

Inspektion før flyvning:

Den inspektion, der udføres før flyvning for at sikre, at luftfartøjet er egnet til at foretage den planlagte flyvning.

Komponent (Component):

En overordnet betegnelse for motor, propeller, dele og apparatur

Luftdygtighedsattest:

Attestation for,

- a. at et luftfartøjs luftdygtighed er genetableret efter overhaling, reparation, ændring eller efter installation af motor, propel, apparatur eller komponent, og
- b. at materiel til brug i luftfartøjer er luftdygtigt eller er luftdygtigt efter vedligeholdelse eller ændring.

Luftdygtighedsdirektiv (Airworthiness Directive) (LDD/AD):

En fællesbetegnelse for et påbud udstedt af en State of Design, EASA eller Statens Luftfartsvæsen om inspektion, udskiftning eller ændring af allerede godkendt materiel eller udstyr.

Maintenance Review Board rapport:

En vedligeholdelsesspecifikation for et større luftfartøj udarbejdet af fabrikant og brugere og godkendt af den certificerende myndighed.

Mindre luftfartøj:

Et luftfartøj, der ikke er klassificeret som et stort luftfartøj, samt alle svævefly og balloner uanset vægt.

Mindre reparation:

En reparation, som ikke har nogen mærkbar effekt på vægt, balance, strukturel styrke, driftssikkerhed, operationelle egenskaber, støj, brændstoftluftning, udstødningsemission eller andre egenskaber, der påvirker produktets luftdygtighed.

Mindre ændring:

En ændring af typekonstruktion, som ikke har nogen mærkbar effekt på vægt, balance, strukturel styrke, driftssikkerhed, operationelle egenskaber, støj, brændstoftluftning, udstødningsemission eller andre egenskaber, der påvirker produktets luftdygtighed.

Overhaling:

Adskillelse, afrensning, inspektion, opmåling, reparation, samling, overfladebeskyttelse og funktionsafprøvning.

State of Design: (Typeansvarligt land):

Den stat, som har jurisdiktion over den organisation, der er ansvarlig for typedesignet, (også kendt under begrebet typeansvarlig myndighed).

Stort luftfartøj:

Et luftfartøj, der er klassificeret som en flyvemaskine med en maksimal startmasse på mere end 5.700 kg, eller en helikopter med en maksimal tilladt startmasse på over 2.730 kg.

Anm.: For luftfartøjer omfattet af afsnit 4 i denne BL gælder definitionen i forordning 2042/2003, hvorefter et stort luftfartøj er defineret som et luftfartøj, der er klassificeret som en flyvemaskine med en maksimal startmasse på mere end 5.700 kg, eller en flermotoret helikopter.

Større reparation:

Reparationer, som ikke er klassificeret som en mindre reparation.

Større ændring:

Enhver ændring af typekonstruktion, der ikke er klassificeret som en mindre ændring.

Tolerance (Tolerance):

En tolerance i forbindelse med et vedligeholdelsesprogram fremgår af vedligeholdelsesprogrammet. Tolerancen er normalt foreslået

af type certifikatholderen og er normalt anvendelig for hele flåden. Det kan bruges af Continuing Airworthiness Management Organisation (CAMO) uden yderligere godkendelse og er accepteret af myndigheden gennem godkendelsen af vedligeholdelsesprogrammet.

Variation (Variation):

En variation i forbindelse med et vedligeholdelsesprogram er en tilladelse til, direkte eller via en procedure, for en engangsændring på et individuelt luftfartøj eller komponent for et unikt tilfælde. En variation er ikke en permanent tilladelse, men er en exceptionel tilladelse til at operere luftfartøjet i en begrænset periode, indtil krævet vedligeholdelse er udført.

Vedligeholdelse:

Eftersyn inklusive overhaling, reparation, inspektion, udskiftning, ændring eller fejludbedring af et luftfartøj, en komponent eller enhver kombination heraf, dog med undtagelse af inspektion før flyvning.

Vedligeholdelsesattest:

Attestation for, at et luftfartøjs luftdygtighed er genetableret efter udførelse af inspektion og almindelig vedligeholdelse (planlagt vedligeholdelse) samt deraf afledte udskiftninger og reparationer.

3. Anvendelsesområde

3.1 Denne BL fastsætter bestemmelser for dansk registrerede luftfartøjer samt for luftfartøjer, der opereres under en dansk driftstilladelse, jf. luftfartslovens § 4, stk. 2.

3.1.1 Bestemmelserne i afsnit 4 gælder for luftfartøjer, der anvendes til erhvervmæssig lufttransport.

3.1.2 Bestemmelserne i afsnit 5 gælder for luftfartøjer, der benyttes til anden erhvervmæssig luftfart, firmaflyvning, udlejning, jf. BL 10-5, samt skoleflyvning, bortset fra skoleflyvning med svævefly og balloner.

3.1.3 Bestemmelserne i afsnit 6 gælder for luftfartøjer, der benyttes til privatflyvning, som

ikke er omfattet af pkt. 3.1.2, samt for skoleflyvning med svævefly og balloner.

3.1.3.1 Bestemmelserne i afsnit 6 gælder endvidere for luftfartøjer, der ved denne BL's ikrafttræden var optaget på dansk nationalitetsregister, men som ikke opfylder kravene til at få udstedt et standard luftdygtighedsbevis.

3.1.4 Bestemmelserne i afsnit 7 gælder for dansk registrerede luftfartøjer, der er omfattet af bilag II til forordning nr. 1592/2002.

4. Luftfartøjer, der benyttes til erhvervsmæssig lufttransport

4.1 Generelt

Anm.: Bestemmelserne i dette afsnit indeholder nødvendige henvisninger og supplerende krav til forordning nr. 2042/2003, bilag I (Part M).

4.1.1 Brugeren af et luftfartøj er ansvarlig for, at en flyvning ikke påbegyndes, medmindre kravene i Part M, M.A.201(a), og dette afsnit er opfyldt.

4.1.2 Luftfartøjet, motorer, propeller, dele og apparatur skal vedligeholdes af værksteder, der er godkendt i henhold til forordning nr. 2042/2003, bilag II (Part 145).

4.1.3 Vedligeholdelse skal dokumenteres udført i henhold til Part M, M.A.305 og 306.

4.1.4 Vedligeholdelsen skal udføres i overensstemmelse med et godkendt vedligeholdelsesprogram, jf. Part M, M.A.302. Vedligeholdelsesprogrammet udarbejdes i overensstemmelse med bilag I til AMC M.A.302 og AMC M.B.301 (b).

4.1.5 Inspektioner, reparationer eller ændringer skal udføres i overensstemmelse med Part M, M.A.401, M.A.402, M.A.403, M.A.304.

4.1.6 Motorer, propeller, dele og apparatur (i de følgende punkter benævnt "komponenter"), som anvendes i forbindelse med vedli-

geholdelse af luftfartøjer, skal være godkendt til installation i det pågældende luftfartøj og skal have en gyldig frigivelsescertifikat, EASA Form 1 eller tilsvarende, jf. Part M, Subpart E.

4.1.6.1 Brugte komponenter må kun anvendes, hvis de opfylder kravene i Part M, M.A.501, er vedligeholdt på et Part 145 autoriseret værksted og har en gyldig frigivelsescertifikat, EASA Form 1 eller tilsvarende, jf. Part M, Subpart E, og Part 145, 145.A.50 (a).

4.1.6.2 Komponenter fra havarerede luftfartøjer skal identificeres med angivelse af de påvirkninger, de har været udsat for, og skal opfylde kravene i Part 145, 145.A.50 (a), AMC 145.50 (a), pkt. 2.9. Komponenter, der herefter klassificeres ikke luftdygtige, skal behandles som angivet i Part M, M.A.504, AMC M.A.504 (a) til (e) og Part 145, 145.A.42 (d), inklusive AMC materiale.

4.1.6.3 Brugte komponenter, hvis historie ikke er kendt, skal behandles som angivet i Part M, M.A. 504.

4.1.6.4 Komponenter fra militære luftfartøjer eller lagre må ikke anvendes i civile luftfartøjer og skal behandles som angivet i Part M, M.A.504.

4.1.6.5 Komponenter, der ikke kan gøres luftdygtige, skal behandles som angivet i Part M, M.A.504.

4.1.6.6 Slinger, rør, wirer og elektriske ledninger, der er fremstillet af standardmaterialer, samt mindre strukturdele, der ikke indgår i den primære struktur, må reproduceres og tilpasses af den, der udfører vedligeholdelsen, jf. Part 145, 145.A.42.

4.1.6.7 Standarddele må kun anvendes i forbindelse med vedligeholdelse af luftfartøjer, hvis delen er angivet i vedligeholdelsesdokumentationen og kan spores til relevant standard, jf. M.A.501, AMC 501 (a) til (d).

4.1.6.8 Standardforbrugsmaterialer, råmaterialer, væsker og kemikalier, som anvendes i forbindelse med vedligeholdelse af luftfartøjer, skal fremgå af luftfartøjs- eller komponentfabrikantens relevante vedligeholdelsesdata eller som angivet i Part 145. De skal

opfylde de krævede specifikationer og have behørig sporbarhed, jf. Part M, M.A.501.

4.1.6.9 Maling af luftfartøjer må kun foregå på et autoriseret Part 145 værksted eller ved en anden ikke godkendt organisation, hvis denne er underlagt et autoriseret Part 145 værksteds kvalitetssystem (Subcontracting), jf. Part 145, 145.A.75(b).

4.1.6.10 Vedligeholdelses og levetidsintervaller på sikkerhedsseler skal følge ETSO/TSO-holders anbefalinger.

4.1.6.10.1 Hvis ETSO/TSO-holderen ikke har angivet levetid på sikkerhedsseler, er den maksimale levetid for seler 10 år. Dette gælder såvel seler til brug for besætningsmedlemmer som for passagerer.

4.1.6.11 Hvis en bruger ønsker at overføre et luftfartøj fra et vedligeholdelsessystem til et andet, skal der udføres et godkendt bridging check før godkendelsen af det nye vedligeholdelsessystem.

4.1.6.11.1 Checket skal være baseret på en gennemgang og analyse af det vedligeholdelsessystem, der har været godkendt, og skal som minimum sikre, at kravene til det nye system er opfyldt.

4.1.6.11.2 For flyvemaskiner over 5.700 kg og for flermotorede helikoptere skal checket være baseret på designholders anbefaling.

4.2 Vedligeholdelsesprogram

4.2.1 Brugeren af et luftfartøj er ansvarlig for, at der udarbejdes et vedligeholdelsesprogram for det pågældende luftfartøj, jf. M.A.201.

4.2.1.1 Et vedligeholdelsesprogram skal være baseret på "Maintenance Review Board" (MRB) rapport eller deraf afledte anbefalinger fra designholder, jf. Part M, M.A.302, og bilag I til AMC M.A.302. Programmet skal inkludere inspektioner udsendt som "Mandatory" eller "Recommended" SB, SL, SI.

4.2.2 Et luftfartøj må ikke tages i brug, før vedligeholdelsesprogrammet er udarbejdet.

4.2.3 Et vedligeholdelsesprogram samt ændringer til et vedligeholdelsesprogram skal godkendes af Statens Luftfartsvæsen, inden det tages i brug.

4.2.3.1 Programmet skal udformes i henhold til Part M, M.A.302, og AMC og bilag 1 til AMC M.A.302.

4.2.4 Ændringer til et vedligeholdelsesprogram skal ske i henhold til Part M, M.A.302, og AMC materiale.

4.2.5 Et vedligeholdelsesprogram, der er udarbejdet for en luftfartøjstype, som brugeren ikke tidligere har opereret, skal opfylde kravene i Part M, M.A. 302, og bilag 1 til AMC M.A.302 pkt. 2.

Anm.: Regler for vejning og vejeintervaller fremgår af BL 5-50, jf. JAR-OPS 1 og 3, Subpart J, JAR-OPS 605 (b) og bilag 1 til JAR-OPS 605 og det godkendte vedligeholdelsessystem.

4.2.6 Brugeren skal etablere et opfølgningssystem for vægt- og balanceændringer som anført i bilag D eller med tilsvarende oplysninger.

4.2.7 Statens Luftfartsvæsen kan stille krav om vejning som følge af observerede forhold, der rejser tvivl om pålideligheden af anvendt tomvægt og tomvægtstygdepunkt.

4.2.8 Før enhver flyvning skal der udføres en visuel inspektion (pre-flight check).

4.2.9 Alle konstaterede mangler og defekter af betydning for luftfartøjets luftdygtighed skal før flyvning udbedres af et Part 145 autoriseret værksted, medmindre Statens Luftfartsvæsen har godkendt et MEL-system i overensstemmelse med BL 5-50, jf. JAR-OPS 1 og 3, Subpart B, der tillader flyvning med de konstaterede mangler og/eller defekter.

4.2.10 Vedligeholdelsesintervaller og vejningsintervaller, der er godkendt til eller fastlagt i overensstemmelse med denne BL, kan

ændres i henhold til proceduren i den godkendte procedurehåndbog (CAME).

4.2.10.1 Procedure for ændringer til vedligeholdelsesintervaller skal følge Part M, M.A.302, inklusive AMC-materiale, og bilag I til AMC M.A.302 samt være baseret på dokumenterede driftserfaringer.

4.2.10.2 Procedure for variationer til vedligeholdelsesintervaller skal følge Part M, M.A.302, inklusive AMC-materiale, og bilag I til AMC M.A.302. Variationer må ikke anvendes som et planlægningselement eller i forbindelse med levetidsbegrænsninger, luftdygtighedsdirektiver, overhalingsintervaller, vedligeholdelsesopgaver, der er klassificeret som "mandatory", og/eller andre identificerede vedligeholdelseskrav specificeret af designholderen.

4.2.11 *Mindre luftfartøjer*

4.2.11.1 For luftfartøjer, der vedligeholdes efter et godkendt vedligeholdelsesprogram baseret på intervaller på 50 og 100 flyvetimer, skal 100 timers inspektionen udføres senest 1 år efter sidste dokumenteret inspektion.

4.2.11.2 En stempelmotor, bortset fra wankel- og dieselmotorer, på maksimalt 450 hk kan forblive i drift indtil 20% over det antal flyvetimer og/eller år, som er anbefalet af designholder, hvis et autoriseret Part 145 værksted i forbindelse med en 100 timers/årlig inspektion konstaterer, at motorens ydelse og olieforbrug er inden for de grænser, der er fastsat af designholder.

4.2.11.2.1 Første gang, motoren har været i drift i 10 år siden nyfremstilling, overhaling eller total adskillelse, skal værkstedet uanset motorens flyvetid adskille motoren eller demontere cylindre eller dæksler i et omfang, så man kan overskue alle knaster på knastakslen eller kamringe, overfladen på alle knastfølgere samt inspicere for korrosion og unormalt slid på motoren. Cylindre, der ikke demonteres, skal inspiceres for korrosion og almen tilstand med hjælp af boroskop eller tilsvarende udstyr. Processen skal herefter gentages med intervaller på ikke over 5 år.

4.2.11.2.2 Den flyve-/motortid mellem overhalinger (Time Between Overhaul - TBO), der er anbefalet af motorens designholder, kan kun overskrides, hvis motoren har været opereret på et dansk registreret luftfartøj de sidste 10% af motordesignholders anbefalede TBO.

4.2.11.3 En propel, hvis bladvinkel kan ændres under flyvning, kan forblive i drift ud over det antal år mellem overhaling, som er fastsat af designholder, hvis et værksted med autorisation til at overhale den pågældende propeltype med intervaller på ikke over 3 år startende fra det tidspunkt, hvor propellen skal overhales i henhold til designholder anbefalinger, inspicerer propellen for tilstand og udskifter/reparerer alle dele, der er skadede eller korroderede.

4.3 Vedligeholdelsesprocedurebog

Kravene til vedligeholdelsesprocedurebog fremgår af Part M(G), M.A.704.

4.4 Vedligeholdelsesorganisation/arrangement

4.4.1 Kravene til vedligeholdelsesorganisation fremgår af Part 145.

4.4.1.1 Medmindre organisationen selv udfører al vedligeholdelse, skal der træffes en skriftlig aftale med et Part 145 autoriseret værksted om udførelse af den del af vedligeholdelsen, som organisationen ikke selv udfører.

4.4.1.2 Vedligeholdelsesarrangement skal opfylde kravene i Part M, M.A.708, og bilag XI til AMC til M.A.708 (c), og vedligeholdelseskontrakt/arrangementet skal godkendes af Statens Luftfartsvæsen.

4.5 Anvendelse af udenlandske værksteder

4.5.1 Luftfartøjet, motorer, propeller, dele og apparatur, skal vedligeholdes af værksteder, der er godkendt i henhold til forordning nr. 2042/2003, bilag II (Part 145).

Anm.: En liste over godkendte værksteder findes på EASAs hjemmeside www.easa.europa.eu - Certification - Organisation Approval.

4.5.2 I uforudsete situationer, hvor luftfartøjet befinder sig uden for hjemmebasen med behov for vedligehold for at kunne fortsætte operationen, skal reglerne i Part 145, 145.A.30 (j), 4 og 5, følges.

4.5.2.1 Sådanne tilfælde skal indberettes til Statens Luftfartsvæsen snarest og inden 7 dage.

4.6 Overhaling og motorskift

4.6.1 Overhaling skal udføres på et Part 145 værksted, der er godkendt til denne funktion, jf. værkstedets "Scope of work".

4.6.2 Funktionstest, funktionsflyvning eller prøveflyvning efter overhaling skal følge de anbefalinger, der er udgivet af designholderen.

4.6.2.1 Kravene til funktions - og prøveflyvning skal fremgå af brugerens godkendte procedurehåndbog (CAME), jf. Part M, M.A.704, og bilag V til AMC M.A.704.

4.6.3 Prøveflyvningen skal udføres i henhold til en flyvetilladelse udstedt i henhold til BL 1-12.

4.7 Reparationer

4.7.1 Reparationer skal udføres af et Part 145 godkendt værksted.

4.7.2 En reparation af et luftfartøj, motorer, propeller, dele, apparatur eller dele hertil skal udføres efter godkendte forskrifter, jf. Part M, M.A.304.

4.7.2.1 Reparationer af ETSO/TSO dele må kun udføres i overensstemmelse med ETSO/TSO-holders forskrifter.

4.7.3 En reparationsforskrift skal være godkendt eller accepteret af EASA i overens-

stemmelse med forordning nr. 1702/2003, inklusive Part 21, eller en ED Decision.

4.7.4 Større reparationer af et luftfartøj, motorer, propeller, dele, apparatur eller dele hertil, der ikke er godkendt af TC-holderen, skal indberettes til Statens Luftfartsvæsen af den godkendte Part M (G) organisation. Til rapportering anvendes Form SLVLD101.

Anm.: Formularen findes på Statens Luftfartsvæsens hjemmeside www.slv.dk.

4.8 Ændringer

4.8.1 Ændringer skal udføres af et Part 145 godkendt værksted.

4.8.2 En ændring til et luftfartøj, motorer, propeller, dele, apparatur eller dele hertil skal udføres efter godkendte forskrifter, jf. Part M, M.A.304.

4.8.2.1 Ændringer til ETSO/TSO dele må kun udføres i overensstemmelse med ETSO/TSO-holders forskrifter.

4.8.3 En ændringsforskrift skal være godkendt eller accepteret af EASA i overensstemmelse med forordning nr. 1702/2003, inklusive Part 21, eller en ED Decision.

4.8.4 Større ændringer til et luftfartøj, motorer, propeller, dele, apparatur eller dele hertil, der ikke er godkendt ved en SB, skal indberettes til Statens Luftfartsvæsen af den godkendte Part M (G) organisation. Til indberetning anvendes Form SLVLD101.

Anm.: Formularen findes på Statens Luftfartsvæsens hjemmeside www.slv.dk.

4.9 Dokumentation og frigivelse til flyvning

4.9.1 Brugeren er ansvarlig for, at luftfartøjet ikke tages i brug efter vedligeholdelse, før arbejdet er dokumenteret udført i luftfartøjets journaler eller tekniske logsystem, og før der foreligger en attest udfærdiget i overensstemmelse med bestemmelserne i Part 145, 145.A.50 (b), og Part M, M.A, Subpart C.

4.9.2 Brugeren skal opbevare og ajourføre dokumentation som anført i Part M, M.A.714, med tilhørende AMC.

4.9.2.1 Checklister, fejllister eller jobkort skal vedlægges som bilag, hvis der henvises til disse i dokumentationen.

4.9.3 Hvis luftfartøjet overdrages til ny bruger, skal dokumentationen følge luftfartøjet jf. Part M, M.A.714.

5. Luftfartøjer, der benyttes til anden erhvervsmæssig luftfart, firmaflyvning, udlejning jf. BL 10-5, og skoleflyvning, bortset fra skoleflyvning med svævefly og balloner

5.1 Generelt

5.1.1 Ejeren/brugeren af et luftfartøj er ansvarlig for, at en flyvning ikke påbegyndes, medmindre

- a. luftfartøjet er vedligeholdt i overensstemmelse med reglerne i dette afsnit,
- b. samtlige luftdygtighedsdirektiver, som vedrører luftfartøjet, er efterkommet, samt
- c. alle konstaterede defekter og mangler af betydning for luftdygtigheden, er udbedret.

5.1.2 Flyvemaskiner over 5.700 kg og flermotorede helikoptere skal vedligeholdes af værksteder, der er godkendt i henhold til forordning nr. 2042/2003, bilag II (Part 145).

Anm.: En liste over godkendte værksteder findes på EASAs hjemmeside www.easa.europa.eu - Certification - Organisation Approval.

5.1.3 Luftfartøjer, bortset fra de luftfartøjer, der er nævnt i pkt. 5.1.2, skal vedligeholdes

- a. af værksteder, der er autoriseret af Statens Luftfartsvæsen eller af EASA, eller

- b. af udenlandske værksteder, der på baggrund af bi- eller multilaterale aftaler med det pågældende land er accepteret af Statens Luftfartsvæsen.

Anm.: Disse lande er for tiden EU-/EØS-lande samt Schweiz, USA og Canada.

5.1.4 Motorer, propeller, dele og apparatur (i de følgende punkter benævnt "komponenter") skal vedligeholdes af værksteder, der er godkendt i henhold til forordning nr. 2042/2003, bilag II (Part 145).

5.1.5 Vedligeholdelse skal dokumenteres udført i luftfartøjets journaler eller på en anden måde, der er godkendt af Statens Luftfartsvæsen, jf. BL 1-19.

5.1.6 Vedligeholdelsen skal udføres i overensstemmelse med et vedligeholdelsesprogram, der er udarbejdet i overensstemmelse med pkt. 5.2, danske luftdygtighedsbestemmelser og gældende luftdygtighedsdirektiver.

5.1.7 Komponenter, som anvendes i forbindelse med vedligeholdelse af luftfartøjer, skal være godkendt til installation i det pågældende luftfartøj og have et gyldigt frigivelsescertifikat, EASA Form 1 eller tilsvarende, jf. Part M, Subpart E.

5.1.7.1 Brugte komponenter må kun anvendes, hvis de opfylder kravene i Part M, M.A.501, er vedligeholdt på et Part 145 værksted og har et gyldigt frigivelsescertifikat, EASA Form 1 eller tilsvarende, jf. Part M, Subpart E, og Part 145, 145.A.50 (a).

5.1.7.2 Komponenter fra havarerede luftfartøjer skal identificeres med angivelse af de påvirkninger, de har været udsat for, og skal opfylde kravene i Part 145, 145.A.50 (a), AMC 145.50 (a), pkt. 2.9. Komponenter, der herefter klassificeres ikke luftdygtige, skal behandles som angivet i Part M, M.A.504, AMC M.A.504 (a) til (e) og Part 145, 145.A.42 (d), inklusive AMC materiale.

5.1.7.3 Brugte komponenter, hvis historie ikke er kendt, skal behandles som angivet i Part M, M.A. 504.

5.1.7.4 Komponenter fra militære luftfartøjer eller lagre må ikke anvendes i civile luftfartøjer og skal behandles som angivet i Part M, M.A.504.

5.1.7.5 Komponenter, der ikke kan gøres luftdygtige, skal behandles som angivet i Part M, M.A.504.

5.1.7.6 Slinger, rør, wirer og elektriske ledninger, der er fremstillet af standardmaterialer, samt mindre strukturdele, der ikke indgår i den primære struktur, må reproducere efter principperne angivet i Part 145, 145.42 (c) og tilhørende AMC og tilpasses af den, der udfører vedligeholdelsen.

5.1.7.7 Standarddele må kun anvendes i forbindelse med vedligeholdelse af luftfartøjer, hvis delen er angivet i vedligeholdelsesdokumentationen og kan spores til relevant standard.

5.1.7.8 Standardforbrugsmaterialer, råmaterialer, væsker og kemikalier, som anvendes i forbindelse med vedligeholdelse af luftfartøjer, skal fremgå af luftfartøjs- eller komponentfabrikantens relevante vedligeholdelsesdata. De skal opfylde de krævede specifikationer og have behørig sporbarhed.

5.1.8 Maling af luftfartøjer må kun foregå på et autoriseret værksted eller ved en anden ikke godkendt organisation, hvis denne er underlagt et autoriseret værkstedets kvalitetssystem.

5.1.9 Vedligeholdelses- og levetidsintervaller på sikkerhedsseler skal følge ETSO/TSO- holderens anbefalinger.

5.1.9.1 Hvis ETSO/TSO-holder ikke har angivet levetid på sikkerhedsseler, er den maksimale levetid for seler 10 år. Dette gælder såvel seler til brug for besætningsmedlemmer som for passagerer.

5.1.10 Hvis en ejer/bruger ønsker at overføre et luftfartøj fra et vedligeholdelsessystem til et andet, skal der udføres et godkendt bridging check før godkendelsen af det nye vedligeholdelsessystem.

5.1.10.1 Checket skal være baseret på en gennemgang og analyse af det eksisterende godkendte vedligeholdelsessystem og skal som minimum sikre, at kravene til det nye system er opfyldt.

5.1.10.2 For flyvemaskiner over 5.700 kg og flermotorede helikoptere skal checket være baseret på designholders anbefaling.

5.2 Vedligeholdelsesprogram

5.2.1 Ejeren/bruger af et luftfartøj er ansvarlig for, at der udarbejdes et vedligeholdelsesprogram, der sikrer den kontinuerlige luftdygtighed for det pågældende luftfartøj.

5.2.1.1 Programmet skal inkludere inspektioner udgivet af designholder som "Mandatory" eller "Recommended" SB, SL, SI.

5.2.1.2 Et luftfartøj må ikke tages i brug, før vedligeholdelsesprogrammet er udarbejdet og godkendt af Statens Luftfartsvæsen.

Anm.: Se endvidere pkt. 5.3 om vedligeholdelsesprocedurebog.

5.2.2 Større luftfartøjer og flermotorede turbinedrevne luftfartøjer

5.2.2.1 Vedligeholdelsesprogrammet skal opstilles systematisk efter ATA-100 systemet med angivelse af nødvendige aktioner samt deres udførelsesfrekvens angivet i flyvetimer og/eller cykler og/eller kalendertid.

5.2.2.1.1 Programmet skal endvidere sikre,

- a. at de dele i luftfartøjet, der har fastsat en levetid, udskiftes rettidigt,
- b. at geninspektioner, som er angivet i luftdygtighedsdirektiver, udføres til de fastsatte terminer,
- c. at danske luftdygtighedsbestemmelser overholdes, og
- d. at luftfartøjets tomvægt og tomvægtstygdepunkt bestemmes ved

vejning med intervaller på maksimalt 3 år.

5.2.2.2 Et vedligeholdelsesprogram, der er udarbejdet for en luftfartøjstype, som ejeren/brugeren ikke tidligere har opereret, skal være baseret på "Maintenance Review Board" (MRB) rapporten eller deraf afledte anbefalinger fra designholder, fx Maintenance Planning Document. Programmet skal til enhver tid være baseret på designholders anbefalinger.

5.2.2.3 Statens Luftfartsvæsen kan godkende ændringer til et indsendt program, hvis ejeren/brugeren kan dokumentere, at det eksisterende sikkerhedsniveau er opretholdt.

5.2.2.3.1 Statens Luftfartsvæsen kan godkende midlertidige ændringer til et indsendt program for at give ejeren/brugeren mulighed for gennem driftserfaring at dokumentere, at sikkerhedsniveauet er opretholdt.

5.2.2.3.2 I særlige tilfælde kan Statens Luftfartsvæsen godkende, at vejning finder sted med intervaller på maksimalt 5 år.

5.2.2.4 Ejeren/brugeren skal etablere et opfølgningssystem for vægt- og balanceændringer enten som anført i bilag D eller med tilsvarende oplysninger.

5.2.3 *Mindre luftfartøjer, bortset fra flermotorede turbinedrevne luftfartøjer*

5.2.3.1 Vedligeholdelsesprogrammet skal til enhver tid være baseret på designholders anbefalinger og danske luftdygtighedskrav. De inspektioner, der er indeholdt i programmet, skal, medmindre andet er godkendt af Statens Luftfartsvæsen, udføres med intervaller på 50 og 100 flyvetimer, dog senest 1 år efter sidst dokumenterede inspektion. Programmet skal endvidere sikre, at luftfartøjets tomvægt og tomvægtstygndepunkt bestemmes ved vejning med intervaller på ikke over 5 år.

5.2.3.2 De gangtider for levetidsbegrænsede dele, der er godkendt af den typeansvarlige myndighed, må ikke overskrides.

5.2.3.3 En stempelmotor, bortset fra wankel- og dieselmotorer, på maksimalt 450 hk kan forblive i drift indtil 20% over det antal flyvetimer og/eller år, som er anbefalet af designholder, hvis et autoriseret værksted, i forbindelse med en 100 timers/årlig inspektion konstaterer, at motorens ydelse og olieforbrug er inden for de grænser, der er fastsat af designholder.

5.2.3.3.1 Første gang, motoren har været i drift i 10 år siden nyfremstilling, overhaling eller total adskillelse, skal værkstedet uanset motorens flyvetid adskille motoren eller demontere cylindre eller dæksler i et omfang, så man kan overskue alle knaster på knastakslen eller kamringe, overfladen på alle knastfølgere samt inspicere for korrosion og unormalt slid på motoren. Cylindre, der ikke demonteres, skal inspiceres for korrosion og almen tilstand med hjælp af boroskop eller tilsvarende udstyr. Processen skal herefter gentages med intervaller på ikke over 5 år.

5.2.3.3.2 Den flyve-/motortid mellem overhalinger (Time Between Overhaul - TBO), der er anbefalet af motorens designholder, må kun overskrides, hvis motoren har været opereret på et dansk registreret luftfartøj de sidste 10% af motor designholders anbefalede TBO.

5.2.3.4 En propel, hvis bladvinkel kan ændres under flyvning, kan forblive i drift ud over det antal år mellem overhaling, som er fastsat af designholderen, hvis et værksted med autorisation til at overhale den pågældende propeltype med intervaller på ikke over 3 år startende fra det tidspunkt, hvor propellen skal overhales i henhold til designholderens anbefalinger, inspicerer propellen for tilstand og udskifter/reparerer alle dele, der er skadede eller korroderede.

5.2.3.5 Ejeren/brugeren skal etablere et opfølgningssystem for vægt- og balanceændringer som anført i bilag D eller med tilsvarende oplysninger.

5.2.4 *Alle luftfartøjer*

5.2.4.1 Før enhver flyvning skal der udføres en visuel inspektion (pre-flight check).

5.2.4.1.1 Hvis den visuelle inspektion udføres af et autoriseret værksted, skal omfanget af inspektionen fremgå af vedligeholdelsesprocedurebogen eller af vedligeholdelsesprogrammet, og der skal kvitteres for udførelse af inspektionen i luftfartøjets rejsedagbog eller tilsvarende godkendt system.

5.2.4.1.2 Hvis den visuelle inspektion udføres af luftfartøjschefen, skal omfanget af inspektionen fremgå af den godkendte flyvehåndbog.

5.2.4.1.3 Alle konstaterede mangler og defekter af betydning for luftfartøjets luftdygtighed skal før flyvning udbedres af et autoriseret værksted, medmindre Statens Luftfartsvæsen har godkendt et MEL-system, jf. BL 1-20, der tillader flyvning med de konstaterede mangler og/eller defekter.

5.2.4.2 Bortset fra overhalingsintervaller kan ejer/bruger forlænge vedligeholdelses- og vejeintervaller, der er godkendt eller fastlagt i overensstemmelse med denne BL, med op til 10%. Sådanne forlængelser må ikke akkumuleres.

5.2.4.3 Statens Luftfartsvæsen kan stille krav om vejning som følge af observerede forhold, der rejser tvivl om pålideligheden af anvendt tomvægt og tomvægtstygdepunkt.

5.3 Vedligeholdelsesprocedurebog

5.3.1 Ejeren/brugeren af et større luftfartøj eller et flermotoret turbinedrevet luftfartøj er ansvarlig for, at der udarbejdes en vedligeholdelsesprocedurebog for det pågældende luftfartøj, og at den holdes à jour.

5.3.1.1 Luftfartøjet må ikke tages i brug, før kopi af bogen er indsendt til Statens Luftfartsvæsen.

5.3.1.2 Bogen skal indeholde nedennævnte oplysninger eller indeholde en reference til håndbøger, som ejer/bruger skal have i sin besiddelse:

a. Vedligeholdelsesprogram.

b. Særlige inspektionslister (fx efter hård landing, overvægtslanding, flyvning i ekstrem turbulent luft, læn- gere stilstand, lynnedslag mv.).

c. Prøveflyvningsprogram.

d. Vedligeholdelseschecklister eller lister over jobkort.

e. Det tekniske logsystem og dets anvendelse, herunder dokumentation for vedligeholdelsen, attester for frigivelse til flyvning, attestering for visuel inspektion (pre-flight check) samt kontrol med luftdygtighedsdirektiver.

f. Fremgangsmåde for rekordering og udbedring af fejl, der er opstået under flyvning.

g. MEL-system.

h. Vedligeholdelsesarrangement.

i. Driftsstatistik, jf. BL 1-11.

j. Godkendelsesprocedure for større reparationer, jf. pkt. 5.7.

k. Godkendelsesprocedure for større ændringer, jf. pkt. 5.8.

5.4 Vedligeholdelsesorganisation/arrangement

5.4.1 Flyvemaskiner på over 5.700 kg og flermotorede helikoptere skal vedligeholdes på et Part 145 værksted.

5.4.1.1 Medmindre ejeren/brugeren er autoriseret i henhold til Part 145 og selv udfører den krævede vedligeholdelse, skal der træffes en skriftlig aftale med et Part 145 autoriseret værksted om udførelse af den del af vedligeholdelsen, ejeren/brugeren ikke selv er godkendt til at udfører.

5.4.1.1.1 Vedligeholdelsesarrangement skal opfylde kravene i Part M, M.A.708, og bilag XI til AMC til M.A.708 (c), og vedligeholdelses-

kontrakt/arrangementet skal godkendes af Statens Luftfartsvæsen.

5.4.2 *Luftfartøjer, bortset fra flyvemaskiner over 5.700 kg og flermotorede helikoptere*

5.4.2.1 Ejeren/brugeren skal lade al vedligeholdelse udføre på et autoriseret værksted, jf. pkt. 5.1.3.

5.4.2.2 Ejeren/brugeren skal indgå en skriftlig aftale om vedligeholdelse med et autoriseret værksted. Vedligeholdelsesarrangement for et Part 145 værksted skal opfylde kravene i Part M, M.A.708 og bilag XI til AMC til M.A.708 (c), Vedligeholdelseskontrakt. Andre vedligeholdelsesarrangementer skal følge kravene i bilag A. Arrangementet skal godkendes af Statens Luftfartsvæsen.

5.5 **Anvendelse af udenlandske værksteder**

5.5.1 De udenlandske værksteder, der kan anvendes, jf. pkt. 5.1.2 og 5.1.3, skal være autoriseret til at udføre det krævede arbejde på den pågældende luftfartøjstype.

5.5.2 Ejeren/brugeren er ansvarlig for, at vedligeholdelsesattester, luftdygtighedsattester og vedligeholdelsesdokumentation udfærdiges enten på dansk eller på engelsk, og skal over for Statens Luftfartsvæsen kunne dokumentere, at det anvendte værksted har den autorisation, der er krævet i henhold til pkt. 5.5.1.

5.6 **Overhaling og motorskift**

5.6.1 Overhaling af et luftfartøj skal foregå på et værksted, der er autoriseret til at udføre sådant arbejde på den pågældende luftfartøjstype.

5.6.2 Funktionstest, funktionsflyvning eller prøveflyvning efter overhaling skal følge de anbefalinger, der er udgivet af designholderen.

5.6.3 Hvis designholderen ikke har udgivet retningslinier, gælder følgende:

- a. Efter overhaling skal luftfartøjet prøveflyves i overensstemmelse med et godkendt prøveflyvningsprogram for typen. Programmet skal være godkendt af designholderen eller af Statens Luftfartsvæsen.
- b. Alle konstaterede fejl og mangler af betydning for luftdygtigheden skal rettes, før luftfartøjet frigives til flyvning.
- c. Hvis samtlige motorer udskiftes med overhalede motorer uden flyvetid efter overhaling eller efter total adskillelse, skal luftfartøjet prøveflyves, og alle konstaterede fejl af betydning for luftdygtigheden skal rettes, før det frigives til flyvning.
- d. Hvis to eller flere motorer udskiftes med overhalede motorer uden flyvetid efter overhaling eller efter total adskillelse, skal et tre- eller firemotorret luftfartøj prøveflyves, og alle konstaterede fejl af betydning for luftdygtigheden skal rettes, før det frigives til flyvning.

5.6.4 Prøveflyvning skal udføres i henhold til en flyvetilladelse udstedt i henhold til BL 1-12.

5.7 **Reparationer**

5.7.1 Reparationer skal udføres af et autoriseret værksted, jf. pkt. 5.1.2 og 5.1.3.

5.7.2 En reparation af et luftfartøj, motor, propel, del, apparatur eller dele hertil, skal udføres efter godkendte reparationsforskrifter jf. Part M, M.A.304.

5.7.2.1 Reparationer af ETSO/TSO dele må kun udføres i overensstemmelse med ETSO/TSO-holderens forskrifter.

5.7.3 En reparationsforskrift skal være godkendt eller accepteret af EASA i overensstemmelse med forordning nr. 1702/2003, inklusive Part 21, eller en ED Decision.

5.7.4 Større reparationer af et luftfartøj, motor, propel, del, apparatur eller dele hertil, der ikke er godkendt af TC-holdere, skal rapporteres til Statens Luftfartsvæsen af det autoriserede værksted. Til rapportering anvendes Form SLVLD101.

Anm.: Formularen findes på Statens Luftfartsvæsens hjemmeside www.slv.dk.

5.8 Ændringer

5.8.1 Ændringer skal udføres af et autoriseret værksted, jf. pkt. 5.1.2 og 5.1.3.

5.8.2 En ændring til et luftfartøj, motor, propel, del, apparatur eller dele hertil skal udføres efter godkendte forskrifter, jf. Part M, M.A.304.

5.8.2.1 Ændringer til ETSO/TSO dele må kun udføres i overensstemmelse med ETSO/TSO-holders forskrifter.

5.8.3 En ændringsforskrift skal være godkendt eller accepteret af EASA i overensstemmelse med forordning nr. 1702/2003, inklusive Part 21, eller en ED Decision.

5.8.4 Større ændringer til et luftfartøj, motor, propel, del, apparatur eller dele hertil, der ikke er godkendt ved en Service Bulletin (SB), skal rapporteres til Statens Luftfartsvæsen af det autoriserede værksted. Til rapportering anvendes Form SLVLD101.

Anm.: Formularen findes på Statens Luftfartsvæsens hjemmeside www.slv.dk.

5.8.5 Statens Luftfartsvæsen kan i særlige tilfælde forlange, at et luftfartøj prøvflyves efter større reparation eller større ændringer, før det frigives til flyvning.

5.9 Dokumentation og frigivelse til flyvning

5.9.1 Dokumentation

5.9.1.1 Ejeren/brugeren er ansvarlig for, at luftfartøjet ikke tages i brug efter vedligeholdelse, før arbejdet er dokumenteret udført i

luftfartøjets journaler eller tekniske logsystem, og før der foreligger en attest udfærdiget i overensstemmelse med bestemmelserne i pkt. 5.9.2 og/eller pkt. 5.9.3.

5.9.1.2 Ejeren/brugeren har pligt til at opbevare og ajourføre dokumentation for

- a. skrog, motorer, motormoduler og propellers totale flyvetid,
- b. status over levetidsbegrænsede dele i skrog, motorer, propeller og dele,
- c. flyvetid siden sidste overhaling for komponenter, som er krævet overhalet til specifikke tider,
- d. flyvetid siden sidste reparation/afprøvning for komponenter, som ikke er krævet overhalet til specifikke tider,
- e. vedligeholdelsesstatus og flyvetid siden sidst udførte vedligeholdelse ifølge det anvendte vedligeholdelsesprogram,
- f. liste over gældende luftdygtighedsdirektiver, der angiver, hvorledes de er indført, deres nummer samt dato og/eller flyvetid/cykler for næste aktion, hvis dette kræves, og
- g. liste over udførte ændringer og større reparationer.

5.9.1.3 Der skal foreligge dokumentation i form af en detaljeret beskrivelse for udført almindelig vedligeholdelse, 50 og 100 timers eller årlige inspektioner, inspektioner udført efter et kontinuerligt luftdygtighedsprogram samt for overhalinger, større reparationer og større ændringer. I forbindelse hermed kan der refereres til fabrikantens håndbøger og Service Bulletiner, luftdygtighedsdirektiver samt arbejdsordrer eller tekniske ordrer, der er udstedt af ejeren/brugeren.

5.9.1.3.1 Checklister, fejllister eller jobkort skal vedlægges som bilag, hvis der henvises til disse i dokumentationen.

5.9.1.3.2 Dokumentationen skal underskrives af den, der har udført arbejdet, og af den, der har godkendt arbejdet, hvis denne er en anden. I forbindelse med underskriften skal arten af autorisationen og autorisationsnummeret samt datoen for arbejdets færdiggørelse anføres.

5.9.1.4 Dokumentation for udført almindelig vedligeholdelse, inspektion og overhaling skal opbevares, indtil arbejdet gentages.

5.9.1.5 Dokumentation for reparation, ændring samt den dokumentation, der er nævnt i pkt. 5.9.1.2, skal opbevares efter bestemmelserne i BL 1-19.

5.9.1.5.1 Hvis luftfartøjet overdrages til en ny ejer/bruger, skal dokumentationen følge luftfartøjet.

5.9.1.5.2 Dokumentationen skal efter anmodning være tilgængelig for Statens Luftfartsvæsen og Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane.

5.9.2 Frigivelse til flyvning efter inspektion og almindelig vedligeholdelse (planlagt vedligeholdelse)

5.9.2.1 Flyvemaskiner over 5.700 kg og flermotorede helikoptere:

Ejeren/brugeren er ansvarlig for, at luftfartøjet ikke tages i brug efter vedligeholdelse, før arbejdet er dokumenteret udført i luftfartøjets journaler eller tekniske logsystem, og før der foreligger en attest udfærdiget i overensstemmelse med bestemmelserne i Part 145, 145.A.50(b).

5.9.2.2 Andre luftfartøjer end flyvemaskiner over 5.700 kg og flermotorede helikoptere:

5.9.2.2.1 Der skal udfærdiges en vedligeholdelsesattest, som frigiver luftfartøjet til flyvning efter inspektion og almindelig vedligeholdelse.

5.9.2.2.1.1 Vedligeholdelsesattesten kan være en separat vedligeholdelsesattest eller

være indeholdt i dokumentationen for det udførte arbejde.

5.9.2.2.1.2 Vedligeholdelsesattesten skal angive følgende:

- a. Identifikation af luftfartøjet ved fabrikat, type, nationalitets- og registreringsmærker.
- b. Identifikation af det udførte arbejde.
- c. Luftfartøjets totale flyvetid.
- d. Tidspunktet for næste planlagte vedligeholdelse enten i flyvetimer eller ved dato.

Herudover skal vedligeholdelsesattesten indeholde enten

- e. en erklæring om,
 1. at arbejdet er udført i henhold til gældende vedligeholdelsesprogram, og at fejl og mangler er vurderet og udbedret eller er overført til listen over tilbagestående anmærkninger i overensstemmelse med gældende bestemmelser, jf. BL 1-20,
 2. at luftdygtighedsattest foreligger for overhaling, reparationer og ændringer, der er udført siden den forrige attest, og for motorer, propeller, dele, der er installeret siden den forrige udstedte attest, samt
 3. at de luftdygtighedsdirektiver, der er gældende for typen og dets udstyr, med terminer, som er forfaldne siden den forrige udstedte attest, er efterkommet,

eller

- f. en erklæring om, at alle krav i denne BL er opfyldt.

5.9.2.2.1.3 Vedligeholdelsesattesten skal underskrives af et værksted, der er autoriseret af Statens Luftfartsvæsen eller EASA eller

et udenlandsk værksted, der på baggrund af bi- eller multilaterale aftaler med andre lande er accepteret af Statens Luftfartsvæsen, jf. pkt. 5.1.3.

Anm.: Vedligeholdelsesattesten kan formuleres som angivet i bilag B.

5.9.3 Frigivelse til flyvning efter overhaling, reparation, ændring eller installation af motor, propel og dele

5.9.3.1 Flyvemaskiner over 5.700 kg og flermotorede helikoptere:

Ejeren/brugeren er ansvarlig for, at luftfartøjet ikke tages i brug efter vedligeholdelse, før arbejdet er dokumenteret udført i luftfartøjets journaler eller tekniske logsystem, og før der foreligger en attest udfærdiget i overensstemmelse med bestemmelserne i Part 145, 145.A.50 (b).

5.9.3.2 Andre luftfartøjer end flyvemaskiner over 5.700 kg og flermotorede helikoptere:

5.9.3.2.1 Der skal udfærdiges en luftdygtighedsattest, som erklærer, at arbejdet er udført i overensstemmelse med det arbejdsgrundlag, der er godkendt af designholderen eller af en State of design.

5.9.3.2.1.1 Luftdygtighedsattesten kan være en separat luftdygtighedsattest eller kan være indeholdt i dokumentationen for det udførte arbejde.

5.9.3.2.1.2 Luftdygtighedsattesten skal angive følgende:

- a. Identifikation af luftfartøjet ved fabrikat, type, nationalitets- og registreringsmærker.
- b. Identifikation af det udførte arbejde.
- c. Luftfartøjets totale flyvetid og indeholde enten
 1. en erklæring om, at arbejdet er udført i overensstemmelse

med det af designholderen eller det af State of design godkendte arbejdsgrundlag eller

2. en erklæring om, at alle krav i denne BL er opfyldt.

5.9.3.2.1.3 Luftdygtighedsattesten skal underskrives af et værksted, der er autoriseret af Statens Luftfartsvæsen eller EASA eller et udenlandsk værksted, der på baggrund af bi- eller multilaterale aftaler med andre lande er accepteret af Statens Luftfartsvæsen, jf. pkt. 5.1.3.

Anm.: Luftdygtighedsattesten kan formuleres som angivet i bilag B.

5.10 Luftfartøjer, der ønskes overført fra anden erhvervsmæssig luftfart, til erhvervsmæssig luftransport

5.10.1 Luftfartøjer, der har været benyttet til anden erhvervsmæssig luftfart, firmaflyvning, udlejning, jf. BL 10-5, eller skoleflyvning, og som ønskes benyttet til erhvervsmæssig luftransport, skal før benyttelsen opfylde kravene i afsnit 4.

5.10.2 Ejeren/brugeren er ansvarlig for, at flyvning ikke påbegyndes, medmindre luftfartøjet er vedligeholdt i overensstemmelse med reglerne i afsnit 4 og dette afsnit.

5.10.3 Luftfartøjer, der ikke har været vedligeholdt på et Part 145 værksted, skal inden flyvning frigives af et Part 145 værksted for at sikre, at vedligeholdelseskravene i afsnit 4 er opfyldt.

6. Luftfartøjer, der benyttes til privatflyvning, der ikke er omfattet af afsnit 5, samt skoleflyvning med svævefly og balloner

6.1 Generelt

6.1.1 Ejeren/brugeren af et luftfartøj er ansvarlig for, at en flyvning ikke påbegyndes, medmindre

- a. luftfartøjet er vedligeholdt i overensstemmelse med reglerne i dette afsnit,
- b. samtlige luftdygtighedsdirektiver, som vedrører luftfartøjet, er efterkommet,
- c. alle konstaterede defekter og mangler af betydning for luftdygtigheden, er udbedret.

6.1.2 Flyvemaskiner over 5.700 kg og flermotorede helikoptere skal vedligeholdes af værksteder, der er godkendt i henhold til forordning nr. 2042/2003, bilag II (Part 145).

6.1.3 Luftfartøjer bortset fra de luftfartøjer, der er nævnt i pkt. 6.1.2, skal vedligeholdes

- a. af personer/værksteder, der er autoriseret af Statens Luftfartsvæsen eller af EASA, eller
- b. af udenlandske personer/værksteder, der på baggrund af bi- eller multilaterale aftaler med det pågældende land er accepteret af Statens Luftfartsvæsen.

Anm.: Disse lande er for tiden EU-/EØS-lande samt Schweiz, USA og Canada.

6.1.4 Motorer, propeller, dele og apparatur (i de følgende punkter benævnt "komponenter") skal vedligeholdes af værksteder, der er godkendt i henhold til forordning nr. 2042/2003, bilag I, subpart F eller bilag II (Part 145).

6.1.5 Vedligeholdelse skal dokumenteres udført i luftfartøjets journaler eller på en anden måde, der er godkendt af Statens Luftfartsvæsen, jf. BL 1-19.

6.1.6 Vedligeholdelsen skal udføres i overensstemmelse med et vedligeholdelsesprogram, der er udarbejdet i overensstemmelse med pkt. 6.2, danske luftdygtighedsbestemmelser og gældende luftdygtighedsdirektiver.

6.1.7 Komponenter, som anvendes i forbindelse med vedligeholdelse af luftfartøjer, skal være godkendt til installation i det på-

gældende luftfartøj og have et gyldigt frigivelsescertifikat, EASA Form 1 eller tilsvarende, jf. Part M, Subpart E.

Anm.: Standarddele for svævefly og motorsvævefly, se AMC/GM 21A.303(c) og AMC M.A.501(c) til forordning 1702/2003 og 2042/2003.

6.1.7.1 Brugte komponenter må kun anvendes, hvis de opfylder kravene i Part M, M.A.501, er vedligeholdt på et autoriseret værksted og har en gyldig frigivelsescertifikat, EASA Form 1 eller tilsvarende, jf. Part M, Subpart E, og Part 145, 145.A.50 (a).

6.1.7.2 Komponenter fra havarede luftfartøjer skal identificeres med angivelse af de påvirkninger, de har været udsat for, og skal opfylde kravene i Part 145, 145.A.50 (a), AMC 145.50 (a), pkt. 2.9. Komponenter, der herefter klassificeres ikke-luftdygtige, skal behandles som angivet i Part M, M.A.504, AMC M.A.504 (a) til (e) og Part 145, 145.A.42 (d), inklusive AMC materiale.

6.1.7.3 Brugte komponenter, hvis historie ikke er kendt, skal behandles som angivet i Part M, M.A. 504.

6.1.7.4 Komponenter fra militære luftfartøjer eller lagre må ikke anvendes i civile luftfartøjer og skal behandles som angivet i Part M, M.A.504.

6.1.7.5 Komponenter, der ikke kan gøres luftdygtige, skal behandles som angivet i Part M, M.A.504.

6.1.7.6 Slinger, rør, wirer og elektriske ledninger, der er fremstillet af standardmaterialer, samt mindre strukturdele, der ikke indgår i den primære struktur, må reproducere efter principperne i Part 145, 145.42.(c) og tilpasses af den, der udfører vedligeholdelsen.

6.1.7.7 Standarddele må kun anvendes i forbindelse med vedligeholdelse af luftfartøjer, hvis delen er angivet i vedligeholdelsesdokumentationen og kan spores til relevant standard.

6.1.7.8 Standardforbrugsmaterialer, råmaterialer, væsker og kemikalier, som anvendes i

forbindelse med vedligeholdelse af luftfartøjer, skal fremgå af luftfartøjs- eller komponentfabrikantens relevante vedligeholdelsesdata. De skal opfylde de krævede specifikationer og have behørig sporbarhed.

6.1.8 Maling af luftfartøjer må kun foregå på et autoriseret værksted eller ved en anden ikke godkendt organisation, hvis denne er underlagt et autoriseret værksteds kvalitetsystem.

6.1.9 Vedligeholdelses- og levetidsintervaller på sikkerhedsseler skal følge ETSO/TSO- holderens anbefalinger.

6.1.9.1 Hvis ETSO/TSO-holderen ikke har angivet levetid på sikkerhedsseler, er den maksimale levetid for seler 14 år. Dette gælder såvel seler til brug for besætningsmedlemmer som for passagerer.

6.1.10 Hvis en ejer/bruger ønsker at overføre et luftfartøj fra et vedligeholdelsessystem til et andet, skal der udføres et godkendt bridging check, før godkendelsen af det nye vedligeholdelsessystem.

6.1.10.1 Checket skal være baseret på en gennemgang og analyse af det vedligeholdelsessystem, der har været godkendt, og skal som minimum sikre, at kravene til det nye system er opfyldt.

6.1.10.2 For flyvemaskiner over 5.700 kg og flermotorede helikoptere skal checket være baseret på designholderens anbefaling.

6.2 Vedligeholdelsesprogram

6.2.1 Ejeren/bruger af et luftfartøj er ansvarlig for, at der udarbejdes et vedligeholdelsesprogram, der sikrer den kontinuerlige luftdygtighed for det pågældende luftfartøj.

6.2.1.1 Programmet skal inkludere inspektioner udgivet af designholderen som "Mandatory" eller "Recommended" SB, SL, SI.

6.2.1.2 Et luftfartøj må ikke tages i brug, før vedligeholdelsesprogrammet er udarbejdet og godkendt af Statens Luftfartsvæsen.

6.2.2 Større luftfartøjer og flermotorede turbinedrevne luftfartøjer

6.2.2.1 Vedligeholdelsesprogrammet skal opstilles systematisk efter ATA-100 systemet med angivelse af nødvendige aktioner samt deres udførelsesfrekvens angivet i flyvetimer og/eller cykler og/eller kalendertid. Programmet skal sikre, at luftfartøjet til stadighed kan holdes luftdygtigt (kontinuerlig luftdygtighed).

6.2.2.1.1 Programmet skal endvidere sikre,

- a. at de komponenter i luftfartøjet, for hvilke der er fastsat en levetid, udskiftes rettidigt,
- b. at geninspektioner, som er angivet i luftdygtighedsdirektiver, udføres til de fastsatte terminer,
- c. at danske luftdygtighedsbestemmelser overholdes, og
- d. at luftfartøjets tomvægt og tomvægtstygdepunkt bestemmes ved vejning med intervaller på ikke over 5 år.

6.2.2.2 Et vedligeholdelsesprogram skal være baseret på "Maintenance Review Board" (MRB) rapporten eller deraf afledte anbefalinger fra designholderen, fx Maintenance Planning Document. Programmet skal til enhver tid være baseret på designholderens anbefalinger.

6.2.2.3 Ejeren/brugeren skal etablere et opfølgningssystem for vægt- og balanceændringer som anført i bilag D eller med tilsvarende oplysninger.

6.2.3 Mindre luftfartøjer, bortset fra flermotorede turbinedrevne luftfartøjer

6.2.3.1 Vedligeholdelsesprogrammet skal til enhver tid være baseret på designholderens anbefalinger og danske luftdygtighedskrav. De inspektioner, der er indeholdt i programmet, skal, medmindre andet er godkendt af Statens Luftfartsvæsen, udføres med intervaller på 50 og 100 flyvetimer, dog senest 1 år efter sidst dokumenterede inspektion. Pro-

grammet skal endvidere sikre, at luftfartøjets tomvægt og tomvægtstygdepunkt bestemmes ved vejning med intervaller på ikke over 5 år.

6.2.3.2 De gangtider for levetidsbegrænsede dele, der er godkendt, må ikke overskrides.

6.2.3.3 En stempelmotor bortset fra wankel- og dieselmotorer på maksimalt 450 hk kan forblive i drift ud over det antal flyvetimer og/eller år, som er anbefalet af designholderen, hvis en mekaniker med AML/M-certifikat eller et autoriseret værksted i forbindelse med en 100 timers/årlig inspektion konstaterer, at motorens ydelse og olieforbrug er inden for de grænser, der er fastsat af designholderen.

6.2.3.3.1 Første gang, motoren har været i drift i 10 år siden nyfremstilling, overhaling eller total adskillelse, skal mekanikeren eller værkstedet uanset motorens flyvetid adskille motoren eller demontere cylindre eller dæksler i et omfang, så man kan overskue alle knaster på knastakslen eller kamringe, overfladen på alle knastfølgere samt inspicere for korrosion og unormalt slid på motoren. Cylindre, der ikke demonteres, skal inspiceres for korrosion og almen tilstand med hjælp af boroskop eller tilsvarende udstyr. Processen skal herefter gentages med intervaller på ikke over 5 år.

6.2.3.3.2 En mekaniker med AML/M-certifikat eller et autoriseret værksted kan ikke autorisere gangtidsforlængelser ud over 20% af den gangtid, der er fastsat af designholderen, medmindre værkstedet eller mekanikeren begrænser brugen af luftfartøjet, hvori motoren er monteret, til udelukkende private formål ved at indføre følgende oplysninger i rejseudløbsbogen:

1. Dette luftfartøj må ikke anvendes til firmaflyvning, udlejning, jf. BL 10-5, eller skoleflyvning på grund af motorens flyvetid/alder.
2. Motorens flyvetid og alder siden ny eller sidste overhaling.
3. Dato og luftfartøjets flyvetid.

4. Værkstedets navn og autorisationsnummer samt ansvarlige persons navn og underskrift eller mekanikereens navn, certifikatnummer og underskrift.

Endvidere skal der installeres et skilt på instrumentpanelet let synligt for piloten med teksten: "Må ikke anvendes til firmaflyvning, udlejning, jf. BL 10-5, og skoleflyvning".

6.2.3.3.2.1 Begrænsningen vedrørende skoleflyvning gælder dog ikke skoleflyvning på motorsvævefly, der udføres i regi af en organisation som nævnt i BL 9-9. Punktets øvrige oplysninger skal anføres.

6.2.3.3.3 Den flyve-/motortid mellem overhaling (Time Between Overhaul - TBO), der er anbefalet af motorens designholder, må kun overskrides, hvis motoren har været opereret på et dansk registreret luftfartøj de sidste 10% af motor designholderens anbefalede TBO.

6.2.3.4 En propel, hvis bladvinkel kan ændres under flyvning, kan forblive i drift ud over det antal år mellem overhaling, som er fastsat af designholderen, hvis et værksted med autorisation til at overhale den pågældende propeltype med intervaller på ikke over 3 år startende fra det tidspunkt, hvor propellen skal overhales i henhold til designholderens anbefalinger, inspicerer propellen for tilstand og udskifter/reparerer alle dele, der er skadede eller korroderede.

6.2.3.5 Ejeren/brugeren skal etablere et opfølgningssystem for vægt- og balanceændringer som anført i bilag D eller med tilsvarende oplysninger.

6.2.3.6 Et enmotoret luftfartøj, der er certificeret med højst 4 sæder, eksklusive børnesæder, samt svævefly og balloner skal kun vejes i følgende tilfælde:

- a. Efter ejerskifte, medmindre luftfartøjet er vejet inden for de sidste 5 år.
- b. Efter omlakering.
- c. Efter intern præservering.

- d. Efter reparation, medmindre vægt- og balanceændringer kan beregnes på simpel vis.
- e. Efter ændring, medmindre vægt- og balanceændringer kan beregnes på simpel vis.

6.2.4 Alle luftfartøjer

6.2.4.1 Før enhver flyvning skal der udføres en inspektion før flyvning (pre-flight check).

6.2.4.1.1 Alle konstaterede mangler og defekter af betydning for luftfartøjets luftdygtighed skal udbedres før flyvning.

6.2.4.2 Bortset fra overhalingsintervaller kan ejer/bruger forlænge vedligeholdelses- og vejeintervaller, der er godkendt eller fastlagt i overensstemmelse med denne BL, med op til 10%. Sådanne forlængelser må ikke akkumuleres.

6.2.4.3 Statens Luftfartsvæsen kan stille krav om vejning som følge af observerede forhold, der rejser tvivl om pålideligheden af anvendt tomvægt og tomvægtstyngdepunkt.

6.3 Vedligeholdelsesorganisation/arrangement

6.3.1 Ejeren/brugeren skal lade al vedligeholdelse udføre på et autoriseret værksted.

6.3.2 Flyvemaskiner på over 5.700 kg og flermotorede helikoptere skal vedligeholdes på et Part 145 værksted.

6.3.2.1 Medmindre ejeren/brugeren er godkendt i henhold til Part 145 og selv udfører den krævede vedligeholdelse, skal der indgås en skriftlig aftale med et Part 145 autoriseret værksted om udførelse af den del af vedligeholdelsen, ejeren/brugeren ikke selv er godkendt til at udføre.

6.3.2.1.1 Vedligeholdelsesarrangementet skal opfylde kravene i Part M, M.A.708, og bilag XI til AMC M.A.708 (c), og vedligeholdelseskontrakt/arrangementet skal godkendes af Statens Luftfartsvæsen.

6.3.3 Luftfartøjer bortset fra flyvemaskiner over 5.700 kg og flermotorede helikoptere

6.3.3.1 Inspektion og almindelig vedligeholdelse på luftfartøjer kan udføres af en behørig certificeret mekaniker med AML/M-certifikat.

6.3.3.2 Hvis luftfartøjet har en maksimalt tilladt startmasse på højst 2.730 kg, og ejeren selv er pilot med gyldigt certifikat på luftfartøjstypen, kan ejeren udføre forebyggende vedligeholdelse og 50 timers inspektioner på sit eget luftfartøj.

Anm.: Med hensyn til, hvad der kan udføres som forebyggende vedligeholdelse, henvises til bilag C. I samme bilag findes en liste over anbefalede dokumenter.

6.3.3.3 Ejeren/brugeren skal sikre sig, at den person, der udfører vedligeholdelse på et luftfartøj, har adgang til relevante opdaterede publikationer vedrørende luftfartøjets vedligeholdelse, at denne anvender det værktøj og udstyr, kontrolleret og kalibreret, der er anbefalet af designholderen og råder over passende indendørs faciliteter.

6.4 Anvendelse af udenlandske mekanikere eller udenlandske værksteder

6.4.1 De udenlandske personer eller værksteder, der kan anvendes, jf. pkt. 6.1.2 og 6.1.3, skal være certificeret eller autoriseret til at udføre det krævede arbejde på den pågældende luftfartøjstype.

6.4.2 Ejeren/brugeren er ansvarlig for, at vedligeholdelsesattester, luftdygtighedsattester og luftdygtighedsdokumentation udfærdiges enten på dansk eller på engelsk, og skal over for Statens Luftfartsvæsen kunne dokumentere, at den anvendte person eller det anvendte værksted har den certificering eller autorisation, der er krævet i henhold til pkt. 6.4.1.

6.5 Overhaling og motorskift

6.5.1 Overhaling af et luftfartøj skal foregå på et værksted, der af vedkommende luftfartsmyndighed er autoriseret til at udføre

sådant arbejde på den pågældende luftfartøjstype.

6.5.2 Funktionstest, funktionsflyvning eller prøveflyvning efter overhaling skal følge de anbefalinger, der er udgivet af designholderen.

6.5.3 Hvis designholderen ikke har udgivet retningslinier, gælder følgende:

- a. Efter overhaling skal luftfartøjet prøveflyves i overensstemmelse med et godkendt prøveflyvningsprogram for typen. Programmet skal være godkendt af designholder eller Statens Luftfartsvæsen.
- b. Alle konstaterede fejl og mangler af betydning for luftdygtigheden skal rettes, før luftfartøjet frigives til flyvning.
- c. Hvis samtlige motorer udskiftes med overhalede motorer uden flyvetid efter overhaling eller efter total adskillelse, skal luftfartøjet prøveflyves, og alle konstaterede fejl af betydning for luftdygtigheden skal rettes, før det frigives til flyvning.
- d. Hvis to eller flere motorer udskiftes med overhalede motorer uden flyvetid efter overhaling eller efter total adskillelse, skal et tre- eller firemotorret luftfartøj prøveflyves, og alle konstaterede fejl af betydning for luftdygtigheden skal rettes, før det frigives til flyvning.

6.5.4 Prøveflyvning skal udføres i henhold til en flyvetilladelse udstedt i henhold til BL 1-12.

6.6 Reparationer

6.6.1 Større reparationer skal udføres af et autoriseret værksted, jf. pkt. 6.1.2 og 6.1.3.

6.6.2 En reparation af et luftfartøj, motor, propel, del, apparatur eller dele hertil skal udføres efter godkendte reparationsforskrifter, jf. Part M, M.A.304.

6.6.2.1 Reparationer af ETSO/TSO dele må kun udføres i overensstemmelse med ETSO/TSO-holders forskrifter.

6.6.3 En reparationsforskrift skal være godkendt eller accepteret af EASA i overensstemmelse med forordning nr. 1702/2003, inklusive Part 21, eller en ED Decision.

6.6.4 En større reparation af et luftfartøj, motor, propel, del, apparatur eller dele hertil, der ikke er godkendt af TC-holderen, skal rapporteres til Statens Luftfartsvæsen af det autoriserede værksted. Til rapportering anvendes Form SLV LD101.

Anm.: Formularen findes på Statens Luftfartsvæsens hjemmeside www.slv.dk.

6.7 Ændringer

6.7.1 Større ændringer skal udføres af et autoriseret værksted, jf. pkt. 6.1.2 og 6.1.3.

6.7.2 En ændring til et luftfartøj, motor, propel, del, apparatur eller dele hertil skal udføres efter godkendte forskrifter, jf. Part M, M.A.304.

6.7.2.1 Ændringer til ETSO/TSO dele må kun udføres i overensstemmelse med ETSO/TSO-holders forskrifter.

6.7.3 En ændringsforskrift skal være godkendt eller accepteret af EASA i overensstemmelse med forordning nr. 1702/2003, inklusive Part 21, eller en ED Decision.

6.7.4 En større ændring til et luftfartøj, motor, propel, del, apparatur eller dele hertil, der ikke er godkendt ved en Service Bulletin (SB), skal indberettes til Statens Luftfartsvæsen af det autoriserede værksted. Til indberetning anvendes Form SLV LD101.

Anm.: Formularen findes på Statens Luftfartsvæsens hjemmeside www.slv.dk.

6.7.5 Statens Luftfartsvæsen kan i særlige tilfælde forlange, at et luftfartøj prøveflyves efter større reparation eller større ændringer, før det frigives til flyvning.

6.8 Luftfartøjer, der ønskes overført fra privat til erhvervsmæssig brug mv.

6.8.1 Luftfartøjer, der er eller har været benyttet til privatflyvning og ønskes benyttet til erhvervsmæssig, luftfart, firmaflyvning, udlejning, jf. BL 10-5, eller skoleflyvning, skal før benyttelsen opfylde kravene i henholdsvis afsnit 4 og 5.

6.8.1.1 Ejeren/brugeren er ansvarlig for at flyvning ikke påbegyndes, medmindre luftfartøjet er vedligeholdt i overensstemmelse med bestemmelserne i henholdsvis afsnit 4, 5 og dette afsnit.

6.8.2 Luftfartøjer, der efterfølgende skal benyttes til erhvervsmæssig lufttransport, skal have gennemført et eftersyn svarende til 100/200 timers inspektion, på et Part 145 værksted.

6.8.2.1 Luftfartøjer, der efterfølgende skal benyttes til erhvervsmæssig luftfart, firmaflyvning, udlejning, jf. BL 10-5, og skoleflyvning, skal have gennemført et eftersyn svarende til 100/200 timers inspektion, på et autoriseret værksted.

6.8.2.2 Motorer, der i henhold til pkt. 6.2.3.3.2 er forblevet i drift udover det antal flyvetimer og/eller år, som er anbefalet af designholderen, plus 20%, skal overhales eller udskiftes.

6.8.2.3 Propeller, der i henhold til pkt. 6.2.3.4 er forblevet i drift udover det antal flyvetimer og/eller år, som er anbefalet af designholderen, skal overhales/udskiftes.

6.8.2.4 Motorer, der har benyttet autobenzin, skal inspiceres/overhales som angivet af designholderen. Hvis designholderen ikke har udgivet retningslinier, skal bestemmelserne i BL 1-12, bilag B, følges.

6.8.2.5 Komponenter, der ikke er vedligeholdt ved et Part 145 værksted og ikke fulgt designholderens anbefalede vedligeholdelsesprogram, skal overhales eller udskiftes.

6.8.2.6 Sikkerhedsseler med en drifttid på mere end 10 år skal udskiftes.

6.8.2.7 Statens Luftfartsvæsen kan i særlige tilfælde forlange, at et luftfartøj prøveflyves, før det frigives til erhvervsmæssig flyvning.

6.9 Dokumentation og frigivelse til flyvning

6.9.1 Dokumentation

6.9.1.1 Ejeren/brugeren er ansvarlig for, at luftfartøjet ikke tages i brug efter vedligeholdelse, før arbejdet er dokumenteret udført i luftfartøjets journaler eller tekniske logsystem, og før der foreligger en attest udfærdiget i overensstemmelse med bestemmelserne i pkt. 6.9.2 og/eller pkt. 6.9.3.

6.9.1.2 Ejeren/brugeren har pligt til at opbevare og ajourføre dokumentation for følgende:

- a. Skrog, motorer, motormoduler og propellers totale flyvetid.
- b. Status over levetidsbegrænsede dele i skrog, motorer, propeller og dele.
- c. Flyvetid siden sidste overhaling for komponenter, som er krævet overhalet til specifikke tider.
- d. Flyvetid siden sidste reparation/afprøvning for komponenter, som ikke er krævet overhalet til specifikke tider.
- e. Vedligeholdelsesstatus og flyvetid siden sidst udførte vedligeholdelse ifølge det anvendte vedligeholdelsesprogram.
- f. Liste over gældende luftdygtighedsdirektiver, der angiver, hvorledes de er indført, deres nummer samt dato og/eller flyvetid/cykler for næste aktion, hvis dette kræves.
- g. Liste over udførte ændringer og større reparationer.

6.9.1.3 Der skal foreligge dokumentation i form af en detaljeret beskrivelse for udført

almindelig vedligeholdelse, forebyggende vedligeholdelse, 50 og 100 timers eller årlige inspektioner, inspektioner udført efter kontinuerligt luftdygtighedsprogram samt for overhalinger, større reparationer og større ændringer. I forbindelse hermed kan der refereres til designholderens håndbøger og Service Bulletiner, luftdygtighedsdirektiver samt arbejdsordrer eller tekniske ordrer, der er udstedt af eller accepteret af ejeren/brugeren.

6.9.1.3.1 Checklister, fejllister eller jobkort skal vedlægges som bilag, hvis der henvises til disse i dokumentationen.

6.9.1.3.2 Dokumentationen skal underskrives af den, der har udført arbejdet, og af den, der har godkendt arbejdet, hvis denne er en anden. I forbindelse med underskriften skal certifikat type og dets nummer eller arten af autorisationen og autorisationsnummeret samt datoen for arbejdets færdiggørelse anføres.

6.9.1.4 Dokumentation for udført almindelig vedligeholdelse, forebyggende vedligeholdelse, inspektion og overhaling skal opbevares, indtil arbejdet gentages.

6.9.1.5 Dokumentation for større reparation, større ændring samt den dokumentation, der er nævnt i pkt. 6.9.1.2, skal opbevares efter bestemmelserne i BL 1-19.

6.9.1.5.1 Hvis luftfartøjet overdrages til en ny ejer/bruger, skal dokumentationen følge luftfartøjet.

6.9.1.5.2 Dokumentationen skal efter anmodning være tilgængelig for Statens Luftfartsvæsen og Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane.

6.9.2 *Frigivelse til flyvning efter inspektion og almindelig vedligeholdelse (planlagt vedligeholdelse)*

6.9.2.1 Flyvemaskiner over 5.700 kg og flermotorede helikoptere:

Ejer/brugeren er ansvarlig for, at luftfartøjet ikke tages i brug efter vedligeholdelse, før arbejdet er dokumenteret udført i luftfartøjets journaler eller tekniske logsystem, og før der

foreligger en attest udfærdiget i overensstemmelse med bestemmelserne i Part 145, 145.A.50 (b).

6.9.2.2 Andre luftfartøjer end flyvemaskiner over 5.700 kg og flermotorede helikoptere:

6.9.2.2.1 Der skal udfærdiges en vedligeholdelsesattest, som frigiver luftfartøjet til flyvning efter inspektion og almindelig vedligeholdelse.

6.9.2.2.1.1 Vedligeholdelsesattesten kan være en separat vedligeholdelsesattest eller være indeholdt i dokumentationen for det udførte arbejde.

6.9.2.2.1.2 Vedligeholdelsesattesten skal angive følgende:

- a. Identifikation af luftfartøjet ved fabrikat, type, nationalitets- og registreringsmærker.
- b. Identifikation af det udførte arbejde.
- c. Luftfartøjets totale flyvetid.
- d. Tidspunktet for næste planlagte vedligeholdelse enten i flyvetimer eller ved dato.

Herudover skal vedligeholdelsesattesten indeholde enten

- e. en erklæring om,
 1. at arbejdet er udført i henhold til gældende vedligeholdelsesprogram, og at fejl og mangler er vurderet og udbedret eller er overført til listen over tilbagestående anmærkninger i overensstemmelse med gældende bestemmelser,
 2. at luftdygtighedsattest foreligger for overhaling, reparationer og ændringer, der er udført siden den forrige attest, og for motorer, propeller og dele, der er installeret siden den forrige udstedte attest, samt

3. at de luftdygtighedsdirektiver, der er gældende for typen og dets udstyr, med terminer, som er forfaldne siden den forrige udstedte attest, er efterkommet,

eller

- f. en erklæring om, at alle krav i denne BL er opfyldt.

6.9.2.2.1.3 Vedligeholdelsesattesten skal underskrives af en person med AML/M-certifikat, af et autoriseret værksted, af en person med særlig autorisation, der er udstedt af Statens Luftfartsvæsen, eller et udenlandsk værksted som på baggrund af bi- eller multilaterale aftaler med andre lande er accepteret af Statens Luftfartsvæsen, jf. pkt. 6.1.3.

6.9.2.2.1.3.1 Ejeren kan underskrive vedligeholdelsesattesten, hvis den pågældende selv har udført arbejdet i overensstemmelse med pkt. 6.3.3.1.2.

Anm.: Vedligeholdelsesattesten kan formuleres som angivet i bilag B.

6.9.3 Frigivelse til flyvning efter overhaling, reparation, ændring eller installation af motor, propel og dele

6.9.3.1 Flyvemaskiner over 5.700 kg og flermotorede helikoptere:

Ejer/brugeren er ansvarlig for, at luftfartøjet ikke tages i brug efter vedligeholdelse, før arbejdet er dokumenteret udført i luftfartøjets journaler eller tekniske logsystem, og før der foreligger en attest udfærdiget i overensstemmelse med bestemmelserne i Part 145, 145.A.50 (b).

6.9.3.2 Andre luftfartøjer end flyvemaskiner over 5.700 kg og flermotorede helikoptere:

6.9.3.2.1 Der skal udfærdiges en luftdygtighedsattest, som erklærer, at arbejdet er udført i overensstemmelse med det arbejdsgrundlag, der er godkendt af designholderen eller af State of design.

6.9.3.2.1.1 Luftdygtighedsattesten kan være en separat luftdygtighedsattest eller kan være indeholdt i dokumentationen for det udførte arbejde.

6.9.3.2.1.2 Luftdygtighedsattesten skal angive følgende:

- a. Identifikation af luftfartøjet ved fabrikat, type, nationalitets- og registreringsmærker.
- b. Identifikation af det udførte arbejde.
- c. Luftfartøjets totale flyvetid.

Herudover skal luftdygtighedsattesten indeholde enten

- d. en erklæring om, at arbejdet er udført i overensstemmelse med det af designholderen eller det af State of design godkendte arbejdsgrundlag eller
- e. en erklæring om, at alle krav i denne BL er opfyldt.

6.9.3.2.1.3 Luftdygtighedsattesten skal underskrives af et autoriseret værksted eller af en person med særlig autorisation, der er udstedt af Statens Luftfartsvæsen, eller et udenlandsk værksted som på baggrund af bi- eller multilaterale aftaler med andre lande er accepteret af Statens Luftfartsvæsen, jf. pkt. 6.1.3.

6.9.3.2.1.3.1 Attestation for installation af motor, propel og dele kan tillige underskrives af en mekaniker med AML/M-certifikat.

6.9.3.2.1.3.2 Ejeren kan underskrive luftdygtighedsattesten, hvis den pågældende selv har udført arbejdet i overensstemmelse med pkt. 6.3.3.1.2.

Anm.: Luftdygtighedsattesten kan formuleres som angivet i bilag B.

7. Luftfartøjer omfattet af bilag II til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1592/2002

7.1 Generelt

7.1.1 For luftfartøjer, der er vedligeholdt i henhold til dette afsnit gælder følgende begrænsninger:

- a. Luftfartøjet må ikke anvendes til erhvervsmæssig flyvning.
- b. Luftfartøjet må ikke uden særlig tilladelse fra Statens Luftfartsvæsen overføres til vedligeholdelse efter andre afsnit i denne BL.
- c. Luftfartøjet må ikke anvendes til udlejning, jf. BL 10-5.
- d. Luftfartøjet må ikke uden særlig tilladelse fra Statens Luftfartsvæsen benyttes til skoleflyvning.
- e. Luftfartøjet må ikke benyttes til firmaflyvning.

7.1.2 Ejeren/brugeren af et luftfartøj er ansvarlig for, at en flyvning ikke påbegyndes, medmindre

- a. luftfartøjet er vedligeholdt i overensstemmelse med reglerne i dette afsnit,
- b. samtlige luftdygtighedsdirektiver, som vedrører luftfartøjer, motorer, propeller og dele, er efterkommet, samt
- c. alle konstaterede defekter og mangler af betydning for luftdygtigheden, er udbedret.

7.1.3 Luftfartøjet, motorer, propeller, dele og apparatur skal vedligeholdes af personer, organisationer eller værksteder, der er godkendt eller accepteret hertil af Statens Luftfartsvæsen.

7.1.3.1 Ejeren/brugeren skal kunne dokumentere, at de personer, organisationer eller værksteder, der er nævnt i pkt. 7.1.3, er certi-

ficeret eller autoriseret til at udføre det krævede arbejde på den pågældende luftfartøjs-type, motor, propel eller del.

7.1.4 Vedligeholdelse og ændringer skal dokumenteres udført i luftfartøjets journaler eller på en anden måde, der er godkendt af Statens Luftfartsvæsen, jf. BL 1-19.

7.1.5 Vedligeholdelsen skal udføres i overensstemmelse med et vedligeholdelsesprogram, der er udarbejdet i overensstemmelse med pkt. 7.2, danske luftdygtighedsbestemmelser og gældende luftdygtighedsdirektiver.

7.1.6 Inspektioner, reparationer og ændringer skal udføres i overensstemmelse med instruktioner/metoder, der er udarbejdet af designholderen eller godkendt af Statens Luftfartsvæsen eller af organisationer, som Statens Luftfartsvæsen har bemyndiget hertil.

7.1.7 Motorer, propeller, dele og apparatur (i de følgende punkter benævnt "komponenter"), som anvendes i forbindelse med vedligeholdelse af luftfartøjer, skal være godkendt af designholderen eller Statens Luftfartsvæsen og skal have gyldig luftdygtigheds dokumentation.

7.1.7.1 Brugte komponenter må kun anvendes, hvis deres historie er kendt, og en inspektion/funktionsprøve viser, at de er i luftdygtig stand.

7.1.7.2 Komponenter fra havarerede luftfartøjer må ikke anvendes, før de yderligere er inspiceret og funktionsafprøvet i tilstrækkeligt omfang til at afgøre, at de ikke har lidt skade.

7.1.7.3 Brugte komponenter, hvis historie ikke er kendt, skal overhales, før de må anvendes i et luftfartøj.

7.1.7.4 Komponenter fra militære luftfartøjer eller lagre må kun anvendes i civile luftfartøjer efter overhaling og særlig aftale med Statens Luftfartsvæsen.

7.1.7.5 Komponenter, der ikke kan gøres luftdygtige, skal behandles som angivet i Part M, M.A.504.

7.1.7.6 Slanger, rør, wirer og elektriske ledninger, der er fremstillet af standardmaterialer, samt mindre strukturedele, der ikke indgår i den primære struktur, må reproducere efter principperne angivet i Part 145, 145.42 c, og tilhørende AMC og tilpasses af den, der udfører vedligeholdelsen.

7.1.7.7 Standardforbrugsmaterialer og råmaterialer, som anvendes i forbindelse med vedligeholdelse af luftfartøjer, skal være godkendt af designholderen og skal have gyldig luftdygtighedsdokumentation. Væsker og kemikalier, som anvendes i forbindelse med vedligeholdelse af luftfartøjer, skal være godkendt af designholderen eller opfyldte specifikationer, der svarer til designholderens specifikationer.

7.1.8 Maling af luftfartøjer må kun foregå på et autoriseret værksted eller ved en anden ikke godkendt organisation, hvis denne er underlagt et autoriseret værksteds kvalitetsystem, eller efter særlig aftale med Statens Luftfartsvæsen.

7.1.9 Vedligeholdelses- og levetidsintervaller på sikkerhedsseler skal følge ETSO/TSO-holderens anbefalinger.

7.1.9.1 Hvis ETSO/TSO-holderen ikke har angivet levetid på sikkerhedsseler, er den maksimale levetid for seler 14 år. Dette gælder såvel seler til brug for besætningsmedlemmer som for passagerer.

7.2 Vedligeholdelsesprogram

7.2.1 Ejeren/bruger af et luftfartøj er ansvarlig for, at der udarbejdes et vedligeholdelsesprogram, der sikrer den kontinuerlige luftdygtighed for det pågældende luftfartøj.

7.2.1.1 Programmet skal inkludere inspektioner udgivet af designholderen som "Mandatory" eller "Recommended" SB, SL, SI mv.

7.2.1.2 Et luftfartøj må ikke tages i brug, før vedligeholdelsesprogrammet er udarbejdet og godkendt af Statens Luftfartsvæsen eller af organisationer, som Statens Luftfartsvæsen har bemyndiget hertil.

7.2.1.3 Statens Luftfartsvæsen kan i særlige tilfælde godkende ændringer til det godkendte vedligeholdelsesprogram, hvis ejeren/brugeren ved hjælp af et drift- eller reliability lignende program kan dokumentere, at det eksisterende sikkerhedsniveau, er opretholdt.

7.2.1.3.1 Statens Luftfartsvæsen kan i særlige tilfælde godkende midlertidige ændringer til et godkendt program for at give ejeren/brugeren mulighed for gennem driftserfaring at dokumentere, at sikkerhedsniveauet er opretholdt.

7.2.2 Større luftfartøjer og flermotorede turbinedrevne luftfartøjer

7.2.2.1 Vedligeholdelsesprogrammet skal udarbejdes efter retningslinier i Part M, M.A.302, og bilag I til AMC M.A.302. Ændringer til vedligeholdelsesprogrammet skal godkendes af Statens Luftfartsvæsen inden ibrugtagning. Programmet skal sikre, at luftfartøjet til stadighed kan holdes luftdygtigt (kontinuerlig luftdygtighed).

7.2.2.1.1 Programmet skal endvidere sikre,

- a. at de komponenter i luftfartøjet, for hvilke der er fastsat en levetid, udskiftes rettidigt,
- b. at geninspektioner, som er angivet i luftdygtighedsdirektiver, udføres til de fastsatte terminer,
- c. at danske luftdygtighedsbestemmelser overholdes, og
- d. at luftfartøjets tomvægt og tomvægtstyngdepunkt bestemmes ved vejning med intervaller på ikke over 5 år.

7.2.2.2 Et vedligeholdelsesprogram skal være baseret på "Maintenance Review Board" (MRB) rapporten eller lignende dokument eller deraf afledte anbefalinger fra designholderen. Programmet skal til enhver tid være baseret på designholderens anbefalinger.

7.2.2.3 Ejeren/brugeren skal etablere et opfølgningssystem for vægt- og balanceændringer som anført i bilag D eller med tilsvarende oplysninger.

7.2.2.4 Gangtider for levetidsbegrænsede dele må ikke overskrides.

7.2.3 Mindre luftfartøjer, bortset fra flermotorede turbinedrevne luftfartøjer

7.2.3.1 Vedligeholdelsesprogrammet skal udarbejdes efter retningslinier givet i Part M, M.A.302, og bilag I til AMC M.A.302. Ændringer til vedligeholdelsesprogrammet skal godkendes af Statens Luftfartsvæsen inden ibrugtagningen.

7.2.3.2 Vedligeholdelsesprogrammet skal til enhver tid være baseret på designholderens anbefalinger og danske luftdygtighedskrav, medmindre andet er aftalt med Statens Luftfartsvæsen. De inspektioner, der er indeholdt i programmet, skal, medmindre andet er godkendt af Statens Luftfartsvæsen, udføres med intervaller på 50 og 100 flyvetimer, dog senest 1 år efter sidst dokumenterede inspektion. Programmet skal endvidere sikre, at luftfartøjets tomvægt og tomvægtstyngdepunkt bestemmes ved vejning med intervaller på ikke over 5 år.

7.2.3.3 Ejeren/brugeren skal etablere et opfølgningssystem for vægt- og balanceændringer som anført i bilag D eller med tilsvarende oplysninger.

7.2.3.4 Et enmotoret luftfartøj, der er godkendt med højst 4 sæder, eksklusive børnesæder, samt svævefly og balloner skal kun vejes i følgende tilfælde:

- a. Efter ejerskifte, medmindre luftfartøjet er vejet inden for de sidste 5 år.
- b. Efter omlakering.
- c. Efter intern præservering.
- d. Efter reparation, medmindre vægt- og balanceændringer kan beregnes på simpel vis.

- e. Efter ændring, medmindre vægt- og balanceændringer kan beregnes på simpel vis.

7.2.3.5 Gangtider for levetidsbegrænsede dele må ikke overskrides.

7.2.4 Alle luftfartøjer

7.2.4.1 Før enhver flyvning skal der udføres en inspektion før flyvning (pre-flight check).

7.2.4.1.1 Alle konstaterede mangler og defekter af betydning for luftfartøjets luftdygtighed skal udbedres før flyvning.

7.2.4.2 Bortset fra overhalingsintervaller kan ejer/bruger forlænge vedligeholdelses- og vejningsintervaller, der er godkendt eller fastlagt i overensstemmelse med denne BL, med op til 10%. Sådanne forlængelser må ikke akkumuleres.

7.2.4.3 Statens Luftfartsvæsen kan stille krav om vejning som følge af observerede forhold, der rejser tvivl om pålideligheden af anvendt tomvægt og tomvægtstyngdepunkt.

7.3 Vedligeholdelsesprocedurebog

7.3.1 Ejer/brugeren af et luftfartøj, er ansvarlig for, at der udarbejdes en vedligeholdelsesbog for luftfartøjet, og at den holdes ajourført.

7.3.1.1 Luftfartøjet må ikke tages i brug, før bogen er godkendt af Statens Luftfartsvæsen.

7.3.1.2 Bogen skal indeholde nedennævnte oplysninger eller indeholde reference hertil:

- a. Vedligeholdelsesprogram og -plan (schedule).
- b. Særlige inspektionslister (fx efter hård landing, overvægtslanding, flyvning i ekstrem turbulent luft, længere stilstand, lynnedslag mv.).
- c. Prøveflyvningsprogram.

- d. Vedligeholdelseschecklister eller lister over jobkort.
- e. Det tekniske logbogssystem og dets anvendelse, herunder
 - dokumentation for vedligeholdelsen,
 - attester for frigivelse til flyvning,
 - attestering for visuel inspektion (pre-flight check),
 - samt kontrol med luftdygtighedsdirektiver.
- f. Fremgangsmåde for rekordering og udbedring af fejl, der er opstået under flyvning.
- g. Vedligeholdelsesarrangement.
- h. Driftsstatistik og analyse program.
- i. Godkendelsesprocedure for større reparationer, jf. pkt. 7.7.
- j. Godkendelsesprocedure for større ændringer, jf. pkt. 7.8.

7.3.1.2.1 Hvis referencer benyttes, skal kopi af indholdet være i ejer/brugers besiddelse.

7.4 Vedligeholdelsesarrangement

7.4.1 Ejeren/brugeren skal lade al vedligeholdelse udføre af personer, organisationer eller værksteder, der er godkendt eller accepteret af Statens Luftfartsvesen.

7.4.1.1 Ejeren/brugeren skal kunne dokumentere, at de personer, organisationer eller værksteder, der er nævnt i pkt. 7.1.3, er certificeret eller autoriseret til at udføre det krævede arbejde på den pågældende luftfartøjs-type, motor, propel eller del.

7.4.1.2 Hvis luftfartøjet har en maksimalt tilladt startmasse på højst 2.730 kg, og ejeren selv er pilot med gyldigt certifikat på luftfartøjstypen, kan ejeren udføre forebyggende

vedligeholdelse og 50 timers inspektioner på sit eget luftfartøj.

Anm.: Med hensyn til, hvad der kan udføres som forebyggende vedligeholdelse, henvises til bilag C. I samme bilag findes en liste over anbefalede dokumenter.

7.4.1.3 Hvis et luftfartøj med standardluftdygtighedsbevis er bygget af ejeren, jf. BL 1-5, kan ejeren udføre vedligeholdelse af de dele, den pågældende selv har bygget, så længe vedkommende er ejer af luftfartøjet.

7.4.1.4 Hvis et luftfartøj med eksperimental-luftdygtighedsbevis eller en flyvetilladelse, er bygget eller overhalet af ejeren, jf. BL 1-5 eller BL 2-2, kan ejeren dog selv vedligeholde luftfartøjet, så længe han er ejer af luftfartøjet.

7.4.1.5 Ejeren skal sikre sig at den person, der udfører vedligeholdelse på et luftfartøj

- a. har adgang til relevante opdaterede publikationer vedrørende luftfartøjets vedligeholdelse,
- b. anvender det værktøj og udstyr (kontrolleret og kalibreret), der er anbefalet af designholderen eller af en organisation, som Statens Luftfartsvesen har bemyndiget hertil, og
- c. råder over passende indendørs faciliteter.

7.5 Anvendelse af udenlandske mekanikere eller udenlandske værksteder

7.5.1 Ejeren kan ikke uden særlig tilladelse fra Statens Luftfartsvesen benytte andre personer, organisationer eller værksteder til vedligeholdelse af luftfartøjet end de, der er godkendt eller accepteret, jf. pkt. 7.1.3.

7.5.1.1 Ejeren er ansvarlig for, at vedligeholdelsesattester, luftdygtighedsattester og vedligeholdelsesdokumentation udfærdiges enten på dansk eller på engelsk.

7.6 Overhaling og motorskift

7.6.1 Overhaling skal foregå på et værksted, der er autoriseret til at udføre sådant arbejde på den pågældende luftfartøjstype, motor, propel og del, eller af en person eller organisation, der er godkendt af Statens Luftfartsvæsen.

7.6.1.1 Ejeren/brugeren skal kunne dokumentere, at de personer, organisationer eller værksteder, der udfører overhalingen, er godkendt eller autoriseret til at udføre det krævede arbejde på den pågældende luftfartøjstype, motor, propel eller dele.

7.6.2 Funktionstest, funktionsflyvning eller prøveflyvning efter overhaling skal følge de anbefalinger, der er udgivet af designholderen.

7.6.3 Hvis designholderen ikke har udgivet retningslinier gælder følgende:

- a. Efter overhaling skal luftfartøjet prøveflyves i overensstemmelse med et godkendt prøveflyvningsprogram for typen. Programmet skal være godkendt af designholderen, eller Statens Luftfartsvæsen.
- b. Alle konstaterede fejl og mangler af betydning for luftdygtigheden skal rettes, før luftfartøjet frigives til flyvning.
- c. Hvis samtlige motorer udskiftes med overhalede motorer uden flyvetid efter overhaling eller efter total adskillelse, skal luftfartøjet prøveflyves, og alle konstaterede fejl af betydning for luftdygtigheden skal rettes, før det frigives til flyvning.
- d. Hvis to eller flere motorer udskiftes med overhalede motorer uden flyvetid efter overhaling eller efter total adskillelse, skal et tre- eller firemotorret luftfartøj prøveflyves, og alle konstaterede fejl af betydning for luftdygtigheden skal rettes, før det frigives til flyvning.

7.6.4 Prøveflyvning skal udføres i henhold til en flyvetilladelse, der er udstedt eller godkendt i henhold til BL 1-12.

7.7 Reparationer

7.7.1 En reparationsforskrift for en større reparation skal godkendes af Statens Luftfartsvæsen.

7.7.1.1 En reparationsforskrift, som er godkendt af luftfartsmyndighederne i de lande, der er omfattet af pkt. 5.1.3, eller er godkendt af designholderen eller er beskrevet i Structural Repair Manual for det pågældende luftfartøj, skal ikke godkendes af Statens Luftfartsvæsen.

Anm.: Statens Luftfartsvæsens godkendelse af en reparationsforskrift vil normalt være betinget af, at forskriften er accepteret af designholderen.

7.7.2 En reparationsforskrift skal være entydigt beskrevet gennem tegninger, specifikationer og/eller instruktioner, der normalt skal være udført i overensstemmelse med dansk standard eller den standard eller praksis, der er anvendt i State of Design.

7.7.3 Statens Luftfartsvæsen kan i særlige tilfælde forlange, at et luftfartøj prøveflyves efter reparation, før det frigives til flyvning.

7.7.4 Større reparationer skal, af ejeren/brugeren af luftfartøjet indberettes til Statens Luftfartsvæsen på Formular SLV LD 101 vedlagt den dokumentation, der er nævnt i pkt. 7.7.2.

Anm.: Formularen findes på Statens Luftfartsvæsens hjemmeside www.slv.dk.

7.8 Ændringer

7.8.1 En større ændring skal godkendes af Statens Luftfartsvæsen, medmindre ændringen allerede er godkendt af designholderen.

7.8.2 Statens Luftfartsvæsens godkendelse af en større ændring sker ved udstedelse

af et dansk Supplerende Typecertifikat (ST) eller tilsvarende dokument.

7.8.2.1 Statens Luftfartsvæsen bestemmer i hvert enkelt tilfælde, hvilke luftdygtighedskrav der skal ligge til grund for udstedelse af en dansk godkendelse, og hvorledes ansøgeren skal godtgøre, at de stillede krav er opfyldt.

7.8.2.2 Indehaveren af en dansk godkendelse må ikke ændre sit eget eller andres luftfartøjer eller levere dele til en sådan ændring, medmindre den pågældende har de godkendelser, der er nødvendige for et sådant arbejde.

7.8.3 En større ændring af et luftfartøj skal af ejeren/brugeren indberettes til Statens Luftfartsvæsen ved anvendelse af Formular SLV LD 101.

Anm.: Formularen findes på Statens Luftfartsvæsens hjemmeside www.slv.dk.

7.9 Dokumentation og frigivelse til flyvning

7.9.1 Dokumentation

7.9.1.1 Ejeren/brugeren er ansvarlig for, at luftfartøjet ikke tages i brug efter vedligeholdelse, før arbejdet er dokumenteret udført i luftfartøjets journaler eller tekniske logsystem, og før der foreligger en attest udfærdiget i overensstemmelse med bestemmelserne i pkt. 7.9.2 og/eller pkt. 7.9.3.

7.9.1.2 Ejeren/brugeren har pligt til at opbevare og ajourføre dokumentation for:

- a. Skrog, motorer og propellers totale flyvetid.
- b. Status over levetidsbegrænsede dele i skrog, motorer, propeller og dele.
- c. Flyvetid siden sidste overhaling for komponenter, som er krævet overhalet til specifikke tider.
- d. Flyvetid siden sidste reparation/afprøvning for komponenter, som

ikke er krævet overhalet til specifikke tider.

- e. Vedligeholdelsesstatus og flyvetid siden sidst udførte vedligeholdelse ifølge det anvendte vedligeholdelsesprogram.
- f. Liste over gældende luftdygtighedsdirektiver, der angiver, hvorledes de er indført, deres nummer samt dato og/eller flyvetid/cykler for næste aktion, hvis dette kræves.
- g. Liste over udførte ændringer og større reparationer.

7.9.1.3 Der skal foreligge dokumentation i form af en detaljeret beskrivelse for udført

- a. almindelig vedligeholdelse,
- b. forebyggende vedligeholdelse,
- c. 50 og 100 timers eller årlige inspektioner,
- d. overhalinger og
- e. større reparationer og større ændringer.

I forbindelse hermed kan der refereres til designholderens håndbøger og Service Bulletiner, luftdygtighedsdirektiver samt arbejdsordrer eller tekniske ordrer, der er udstedt af eller accepteret af ejeren/brugeren.

7.9.1.3.1 Checklister, fejllister eller jobkort skal vedlægges som bilag, hvis der henvises til disse i dokumentationen.

7.9.1.3.2 Dokumentationen skal underskrives af den, der har udført arbejdet, og af den, der har godkendt arbejdet, hvis denne er en anden. I forbindelse med underskriften skal certifikat type og dets nummer eller arten af autorisationen og autorisationsnummeret samt datoen for arbejdets færdiggørelse anføres.

7.9.1.4 Dokumentation for udført almindelig vedligeholdelse, forebyggende vedligeholdelse, inspektion og overhaling skal opbevares, indtil arbejdet gentages.

7.9.1.5 Dokumentation for reparationer og ændringer samt den dokumentation, der er nævnt i pkt. 7.9.1.2, skal opbevares efter bestemmelserne i BL 1-19.

7.9.1.5.1 Hvis luftfartøjet overdrages til en ny ejer/bruger, skal dokumentationen følge luftfartøjet.

7.9.1.5.2 Dokumentationen skal på anmodning være tilgængelig for Statens Luftfartsvæsen og Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane.

7.9.2 Frigivelse til flyvning efter inspektion og almindelig vedligeholdelse (planlagt vedligeholdelse)

7.9.2.1 Der skal udfærdiges en vedligeholdelsesattest, som frigiver luftfartøjet til flyvning efter inspektion og almindelig vedligeholdelse.

7.9.2.1.1 Vedligeholdelsesattesten kan være en separat vedligeholdelsesattest eller være indeholdt i dokumentationen for det udførte arbejde.

7.9.2.1.2 Vedligeholdelsesattesten skal angive følgende:

- a. Identifikation af luftfartøjet ved fabrikat, type, nationalitets- og registreringsmærker.
- b. Identifikation af det udførte arbejde.
- c. Luftfartøjets totale flyvetid.
- d. Tidspunktet for næste planlagte vedligeholdelse enten i flyvetimer eller ved dato

Herudover skal vedligeholdelsesattesten indeholde enten

- e. en erklæring om,
 1. at arbejdet er udført i henhold til gældende vedligeholdelsesprogram, og at fejl og mangler er vurderet og udbedret eller er overført til listen over tilbage-

stående anmærkninger i overensstemmelse med gældende bestemmelser,

2. at luftdygtighedsattest foreligger for overhaling, reparationer og ændringer, der er udført siden den forrige attest, og for motorer, propeller og dele, der er installeret siden den forrige udstedte attest, samt
3. at de luftdygtighedsdirektiver, der er gældende for typen og dets udstyr, med terminer, som er forfaldne siden den forrige udstedte attest, er efterkommet,

eller

- f. en erklæring om, at alle krav i denne BL er opfyldt.

7.9.2.1.3 Vedligeholdelsesattesten skal underskrives af en person med AML/M-certifikat, en organisation eller af et autoriseret værksted, eller af en person med særlig autorisation, der er udstedt af Statens Luftfartsvæsen, jf. pkt. 7.1.3.

7.9.2.1.3.1 Ejeren kan underskrive vedligeholdelsesattesten, hvis den pågældende selv har udført arbejdet i overensstemmelse med pkt. 7.4.1.2, pkt. 7.4.1.3 og pkt. 7.4.1.4.

Anm.: Vedligeholdelsesattesten kan formuleres som angivet i bilag B.

7.9.3 Frigivelse til flyvning efter overhaling, reparation, ændring eller installation af motor, propel og dele

7.9.3.1 Der skal udfærdiges en luftdygtighedsattest, som erklærer, at arbejdet er udført i overensstemmelse med det arbejdsgrundlag, der er godkendt af designholderen, State of design, Statens Luftfartsvæsen eller en organisation, som Statens Luftfartsvæsen har bemyndiget hertil.

7.9.3.1.1 Luftdygtighedsattesten kan være en separat luftdygtighedsattest eller kan være

indeholdt i dokumentationen for det udførte arbejde.

7.9.3.1.2 Luftdygtighedsattesten skal angive følgende:

- a. Identifikation af luftfartøjet ved fabrikat, type, nationalitets- og registreringsmærker.
- b. Identifikation af det udførte arbejde.
- c. Luftfartøjets totale flyvetid.

Herudover skal luftdygtighedsattesten indeholde enten

- d. en erklæring om, at arbejdet er udført i overensstemmelse med det af designholderens eller af en State of designs godkendte arbejdsgrundlag og accepteret praksis, jf. pkt. 7.1.6, eller
- e. en erklæring om, at alle krav i denne BL er opfyldt.

7.9.3.1.3 Luftdygtighedsattesten skal underskrives af en person med AML/M-certifikat, en organisation, et autoriseret værksted eller en person med særlig autorisation, der er udstedt af Statens Luftfartsvæsen, jf. pkt. 7.1.3.

7.9.3.1.3.1 Attestation for installation af motor, propel og dele kan tillige underskrives af en mekaniker med AML/M-certifikat.

7.9.3.1.3.2 Ejeren kan underskrive luftdygtighedsattesten, hvis den pågældende selv har udført arbejdet i overensstemmelse med pkt. 7.4.1.2, pkt. 7.4.1.3 og pkt. 7.4.1.4.

Anm.: Luftdygtighedsattesten kan formuleres som angivet i bilag B.

8. Dispensation

Statens Luftfartsvæsen kan i ganske særlige tilfælde dispensere fra bestemmelserne i denne BL, når det skønnes foreneligt med de hensyn, der ligger til grund for de pågældende bestemmelser.

9. Straf

9.1 Overtrædelse af bestemmelserne i afsnit 4-7 straffes med bøde.

9.2 For overtrædelser begået af selskaber mv. (juridiske personer) kan der pålægges strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel, jf. luftfartslovens § 149, stk. 14.

10. Ikrafttræden

10.1 Denne BL træder i kraft den 1. marts 2008, jf. dog pkt. 10.2.

10.2 Kravet i pkt. 7.3 skal være opfyldt senest den 28. september 2008.

Anm.: De luftfartøjer, der er omfattet af bestemmelserne i afsnit 5 og 6, bliver den 28. september 2008 omfattet af bestemmelserne i forordning nr. 2042/2003.

10.3 Samtidig ophæves BL 1-1, 3. udgave af 15. august 1991, med senere ændringer.

Statens Luftfartsvæsen, den 20. december 2007

Kurt Lykstoft Larsen

/ Per Veingberg

Mellem

Bruger:

og

Værksted (med autorisationsnummer):

er indgået kontrakt vedrørende vedligeholdelse af (fabrikat, type, nationalitets- og registreringsbogstaver) på følgende vilkår:

1. Bruger forpligter sig til at lade al planlagt vedligeholdelse udføre ved værkstedet. Fejlretning kan udføres ved andet autoriseret værksted.
2. Bruger er ansvarlig for rettidig indlevering af luftfartøjet til udførelse af vedligeholdelse i henhold til BL 1-1, seneste udgave.
3. Værkstedet forpligter sig til at være ajour med de vedligeholdeshåndbøger og serviceinformationer, der er udgivet af luftfartøjs-, motor- og propelfabrikanten.
4. Værkstedet forpligter sig til uopsætteligt at indkalde luftfartøjet til inspektion eller ændringer foranlediget af serviceinformationer med reference til vedligeholdelse eller luftdygtighedsdirektiver, der er udstedt af Statens Luftfartsvæsen, og som kræver øjeblikkelig aktion.
5. Bruger giver værkstedets tekniske chef fuldmagt til at underskrive tilstandsattesten og fremstille luftfartøjet til luftdygtighedsbevisfornyelse.
6. Denne er gældende fra den (dag/måned/år) og løber, indtil en af parterne med mindst 14 dages skriftligt varsel opsiger den. Meddelelse herom sendes til Statens Luftfartsvæsen.

En vedligeholdelseskontrakt fritager ikke bruger for det luftdygtighedsmæssige ansvar i henhold til luftfartslovens § 28, men viser blot, hvorledes bruger varetager sit ansvar.

Sted og dato

Sted og dato

Underskrift

Underskrift

Navn (bruger)

Navn (værksted)

Efterfølgende er eksempler på en acceptabel attest for frigivelse til flyvning.

Vedligeholdelsesattest

Eksempel 1

"En separat attest, der indeholder alle oplysninger samt den generelle erklæring, jf. pkt. 5.9.2.2.2, 6.9.2.2.2 og 7.9.2.1.2."

Attesten forefindes som standardformular på alle autoriserede danske flyværksteder, idet den indgår som en del af autorisationsgrundlaget.

Eksempel 2

Følgende erklæring indført i Rejsedagbogen:

"Luffartøjet er vedligeholdt i henhold til BL 1-1 udstedt af Statens luftfartsvæsen og frigivet til flyvning indtil timer dato aut.nr. sign."

Eksempel 3

"The present maintenance program is complied with and all defects are corrected or transferred to list's of outstanding complaints (HIL) in accordance with Regulations for Civil Aviation (BL) No. 1-20.

All exchanged components have a valid Authorised Release Certificate and all major repairs and modifications carried out since the latest Maintenance Release Certificate are properly documented and signed for.

All Airworthiness Directives (LDD) which are due on this aircraft since the latest Maintenance Release Certificate are complied with.

Released for flight until: airborne time date aut.no sign."

Luftdygtighedsattest

Eksempel 1

En separat luftdygtighedsattest, der indeholder alle nødvendige oplysninger samt den generelle erklæring, jf. pkt. 5.9.3.2.2, 6.9.3.2.2 og 7.9.3.1.2.

Eksempel 2

Følgende erklæring indført i Rejsedagbogen:

"Beskrevne arbejde er udført i henhold til BL 1-1 udstedt af Statens luftfartsvæsen.

dato aut.nr. sign.

Eksempel 3

"The director of maintenance states that the work is carried out in accordance with specifications, approved by the Design holder or the State of design, in Regulations for Civil Aviation (BL) No. 1-1 issued by the Danish Civil Aviation Administration.

Date aut.no. sign.

N.B. Den engelsk-sprogede erklæring kan, både som Maintenance Release Certificate og Authorised Release Certificate, være indført i Rejsedagbogen, i andet tilsvarende godkendt system eller som separat attest.

Forebyggende vedligeholdelse er begrænset til følgende arbejder, hvis det kan udføres uden at adskille eller demontere primære strukturdele, styresystemer, rorflader, højtrykhydraulikslanger, propeller/rotorblade motorer eller understel, og hvis det specialværktøj og de procedurer, der er angivet af fabrikanten, anvendes.

Den forebyggende vedligeholdelse, hvortil der henvises i M.A.803, må, forudsat at den ikke omfatter komplicerede vedligeholdelsesopgaver og kan udføres i overensstemmelse med M.A.402, foretages af piloten.

Punkterne fremgår af forordning (EF) nr. 2042/2003 af 28. november 2003, bilag VIII.

KONTINUERLIG VÆGT OG BALANCE OPFØLGNING

LUFTFARTØJETS REG.: OY-		TYPE:			SERIE NR.:			SIDE NR.	
LUFTFARTØJETS DATUM:		VÆGTÆNDRING						VÆGT OG BALANCE	
								TOMVÆGT	TOMVÆGTS- TYNGDEPUNKT
DATO	BESKRIVELSE(vejning eller ændring) /REFERENCE	VÆGT	ARM	MOMENT	VÆGT	ARM	MOMENT		

Ejeren/brugeren er efter vejning og efter enhver ændring, som har betydning for luftfartøjets vægt- og balanceforhold, ansvarlig for at indføre ny tomvægt og tomvægtstyngdepunkt på denne vægt- og balanceformular.