

# Part – ML

# Vikojen siirtäminen

8.2.2020

Aki Suokas

# Minullahan on jo MP ?

- Vikojen käsittely uuden ML.A.403 mukaisesti  
(EASA guideline p14/45)  
Tämä tulee voimaan per 24.3

# Vikojen käsittely uuden ML.A.403 mukaisesti

(a) Lentoturvallisuuden vakavasti vaarantavat ilma-aluksen viat on korjattava, ennen kuin ilma-alus lähtee uudelleen lentoon.

Kuka saa päättää että vika ei ole ”vakavasti lentoturvallisuutta vaarantava” ?



# Vikojen käsittely uuden ML.A.403 mukaisesti

Päätösvalta:

”vakavasti lentoturvallisuutta vaarantava” vialle:

CAMO & CAO & huoltotodisteen antaja

Lentäjä, jos:

- Laite kuuluu ei-pakollisiin varusteisiin; tai
- Laite on MEL:ssä; tai
- Lentäjä saa omistajalta/CAMO/CAE:lta suostumuksen tähän (eikä ole kaupallista toimintaa).

# Vikojen käsittely uuden ML.A.403 mukaisesti

Mitä ovat ”vaadittava / pakollinen laite”

- On vaadittu lentokelpoisuusnormin (esim CS-22) mukaisesti.
- On vaadittu toimintasääntöjen mukaan (esim, nopeutta näyttävä laite *aina*, valot yöllä, transponderi TMZ ilmatilassa)

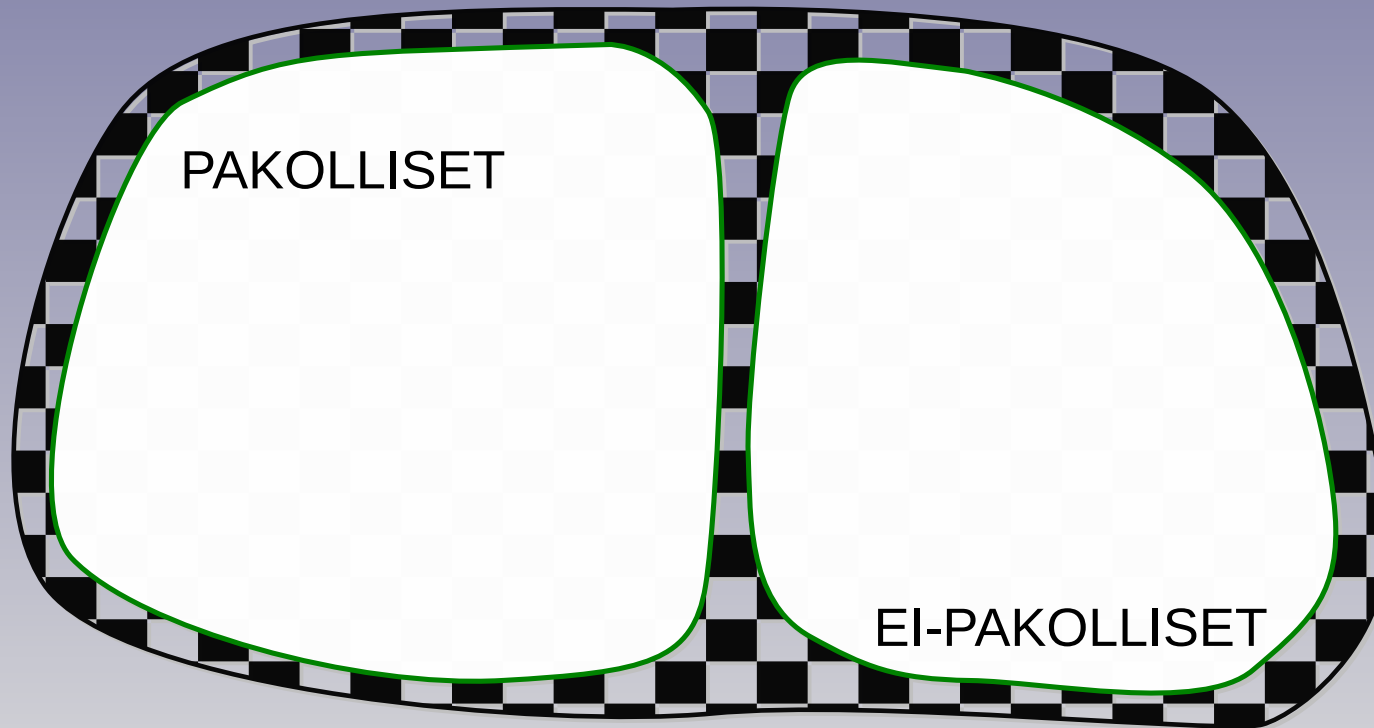
# Ken päättää?

- Koneen kaikista laitteista ja osista



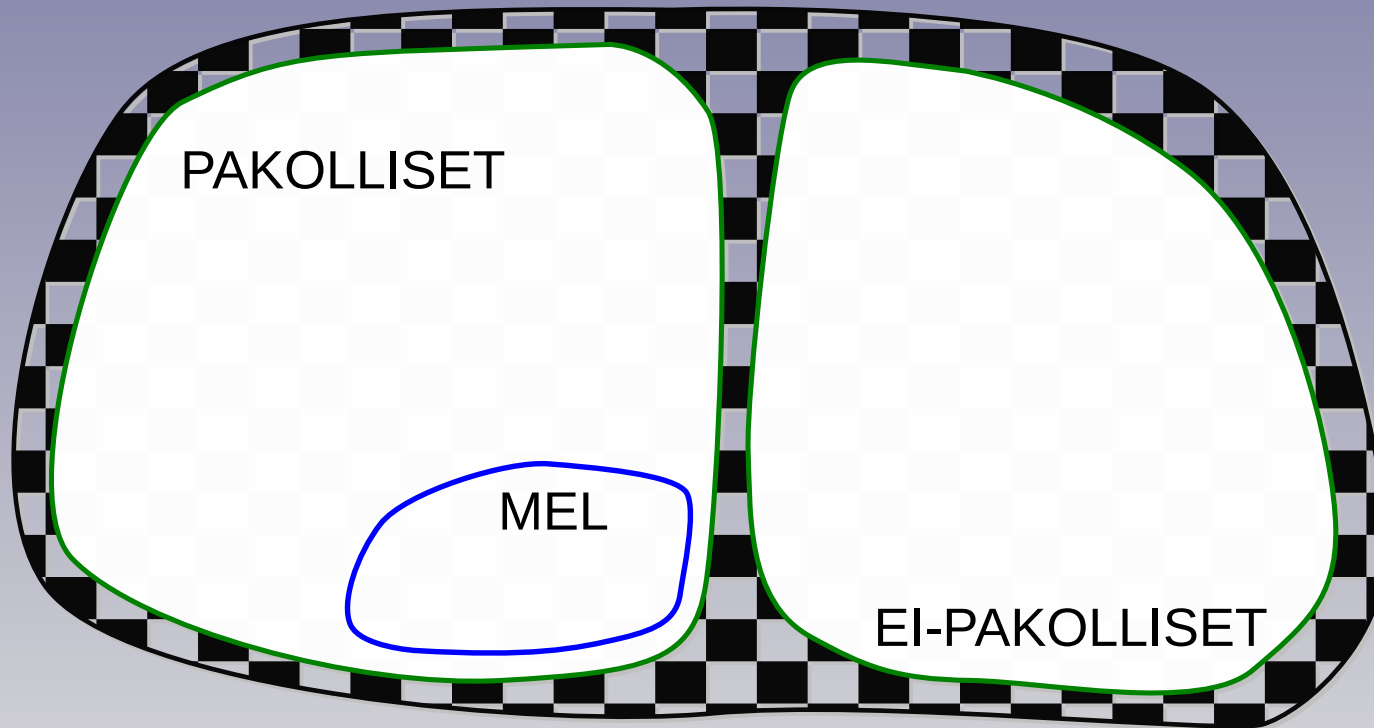
# Ken päättää?

- Niistä osa on pakollisia ja osa ei-pakollisia



# Ken päättää?

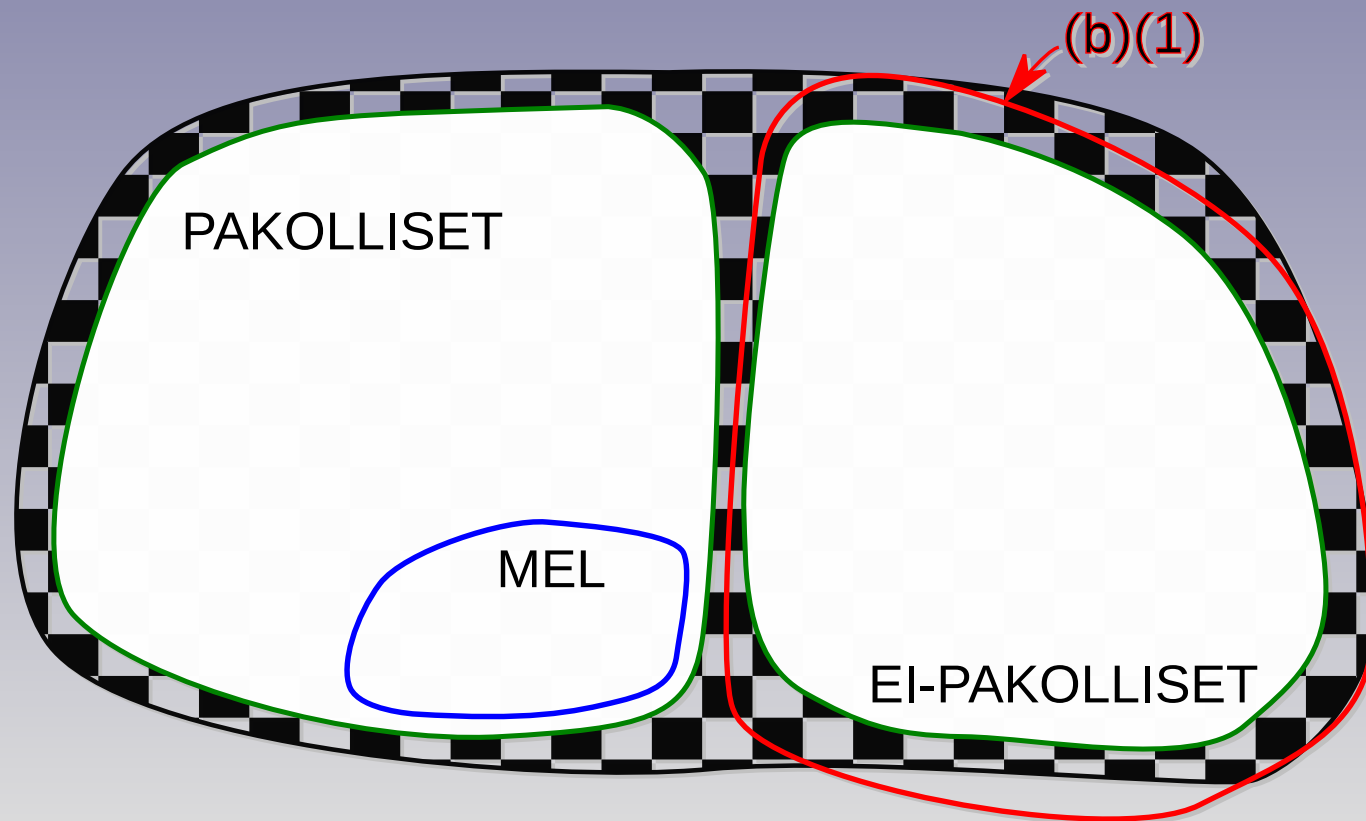
- Ja osa pakollisista voi olla MEL listassa





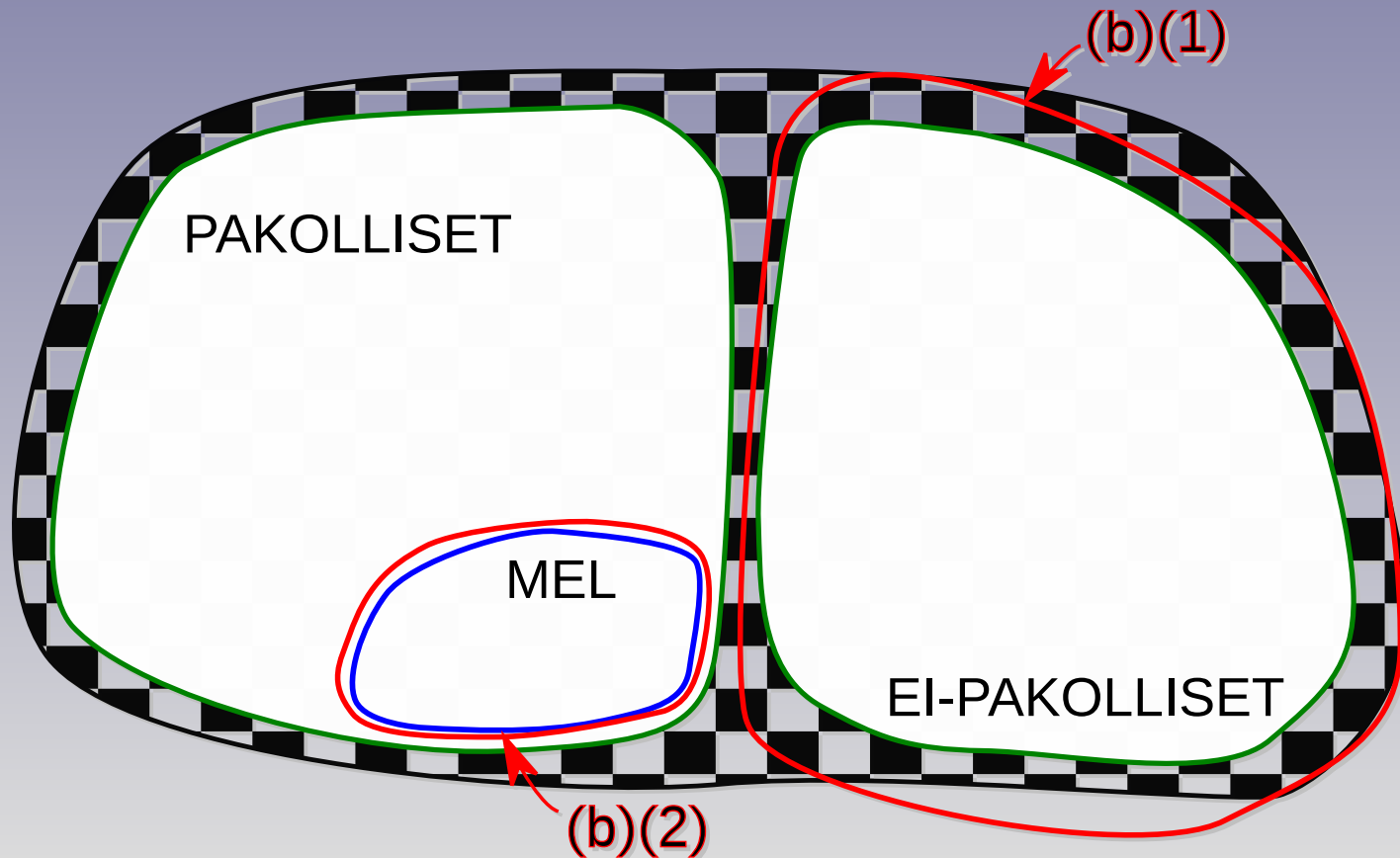
# Päätösvalta on:

- Ohjaaja voi tehdä päätöksen ei-pakollisista



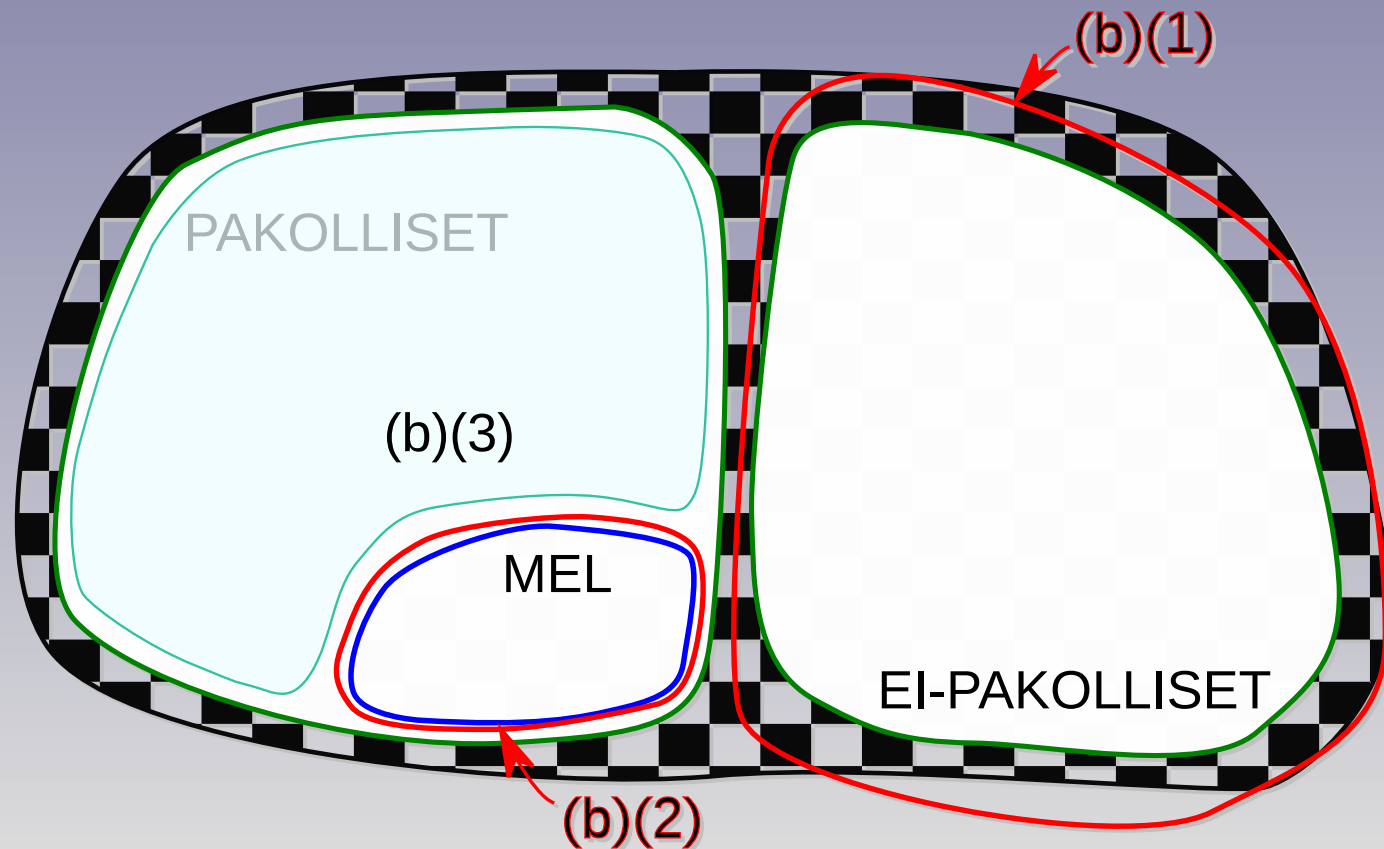
# Päätösvalta on:

- Ohjaaja voi tehdä päätöksen MEL kohteista



# Päätösvalta on:

- Kohteet (b)(3), jotka eivät kuulu (b)(1) ja (b)(2) alueeseen, niistä saa päättää OMISTAJA



# Vikojen käsittely uuden ML.A.403 mukaisesti

Lentäjä voi siis siirtää vikaa, mutta:

Jos asianmukainen huoltotodisteen antaja on helposti saatavilla neuvottelua varten, ohjaajan tulee harkita neuvottelua hänen kanssa ennen minkään vian lykkäämistä.

Omistajalta (sopimus CAMO/CAO:lta) pitää saada suostumus siirtoon.