

Vedlikehold og ansvar

- Det blir stadig poengtert at det er flyets eier som er ansvarlig for at flyet vedlikeholdes iht. regelverket og gjeldende praksis.
- Hva er gjeldende praksis?
- Hvilket nivå? GSG? Flystandard? Bilstandard? God industristandard?
- Hvordan forholder besiktingsmann seg til det faktum at antallet eiere som ikke er i stand til å vedlikeholde sitt eget fly synes å øke?
- Kan eier få mikroflyet sitt vedlikeholdt på et aut. flyverksted?
- Hvem kan kvittere ut slikt vedlikehold? Verkstedet? Eier? Besiktingsmann?
- Hvem kan i så fall kvittere ut årlig ettersyn?

Vedlikehold og ansvar (forts.)

- Kan besiktingsmann utføre vedlikehold på annen manns fly?
- Kan han i så fall kvittere ut dette vedlikeholdet?

Sett at besiktingsmann utfører vedlikehold for andre. Dessverre blir det en ulykke av det med fatalt utfall. De etterlatte mister sin hovedforsørger og kan ikke lenger dekke avdrag på huslån. Besiktingsmann blir saksøkt av de etterlatte (det var på nippet for en 15 år siden).

Bør han tegne en 'tabbeforsikring'?

Spiller det noen rolle om arbeidet besiktingsmann utførte var gratis?

Diskusjon

Endring/Utbedring

Teksten på neste bilde er hentet fra MFHB Kap 5.

Les igjennom teksten med tanke på hvordan du vil forholde deg dersom du mener det foreligger et åpenbart behov for modifikasjon.

5.3.3.1 AKSEPT AV PRODUSENTENS LEVERANSE

I en besiktningsprosess av fabrikkbygget nytt materiell, skal en inntil videre godta produsentens leveranse, med mindre det konstateres avvik i kombinasjon med teksten i luftdyktighetskravene og minimumskravene nedtegnet der (vekt, instrumentering, øvrig utstyr osv).

5.3.3.2 NYE PÅLEGG

Hvis besiktningsmann ved en tidligere besiktning unnlater å anføre ytterligere pålegg, vil det være urimelig å komme med slikt krav, f. eks året etter av annen besiktningsmann / ved neste årlige besiktning.

5.3.3.3 BEHOV FOR MODIFIKASJONER

Dersom det ansees behov for å utføre modifikasjoner på fabrikknytt utstyr skal dette forelegges leder av Teknisk Komité via Fagsjefen, som deretter skal sørge for å få utført en faglig begrunnet sikkerhetsvurdering. Resultatet av denne skal deretter gjelde alle tilsvarende luftfartøy på norsk register. Dette skal kunngjøres. Det er ikke anledning til å ilegge enkeltpålegg i form av modifikasjoner uten en slik prosess. I mellomtiden gjelder 5.3.3.2

5.3.3.4 INSTALLASJON FORETATT AV EIER

I en situasjon der installasjon er foretatt av eier, legges teksten i luftdyktighetskravene til grunn. Der hvor besiktningsmann kommer med pålegg/innspill relatert til sikkerhet, tas dette til følge (eks.: beskyttelse av varme flater mot mulig bensinlekkasje)

5.3.4 ALLEREDE REGISTERFØRT, FABRIKKBYGGET MATERIELL

I en situasjon der allerede registerført, fabrikkbygget materiell skal gjennom årlig besiktning, skal en inntil videre godta det som ble akseptert ved første gangs registrering, med mindre det er innført endringer i teknisk loggbok som besiktningsmann anser som sikkerhetsrelatert.

5.3.5 ALLEREDE REGISTERFØRT, EGENMONTERT MATERIELL

I en situasjon der allerede registerført, egenmontert materiell skal gjennom årlig besiktning, legges luftdyktighetskravene for norske mikrofly til grunn. Om besiktningsmann påpeker en klar sikkerhetsrisiko, skal denne avhjelpes av flyeier.

Endring/Utbedring

- Neste bilde viser motorinstallasjonen på et mikrofly.
- La oss anta at flyet har vært på norsk register i flere år og du skal nå ta årlig besikting.
- Se på bildet og finn ut om du kan komme over et eller flere behov for endring/utbedring.
- Hva med teksten på forrige bilde?



Fabriksinstallert Jabiru motor

Påpek mulige installasjons- og monteringsfeil