



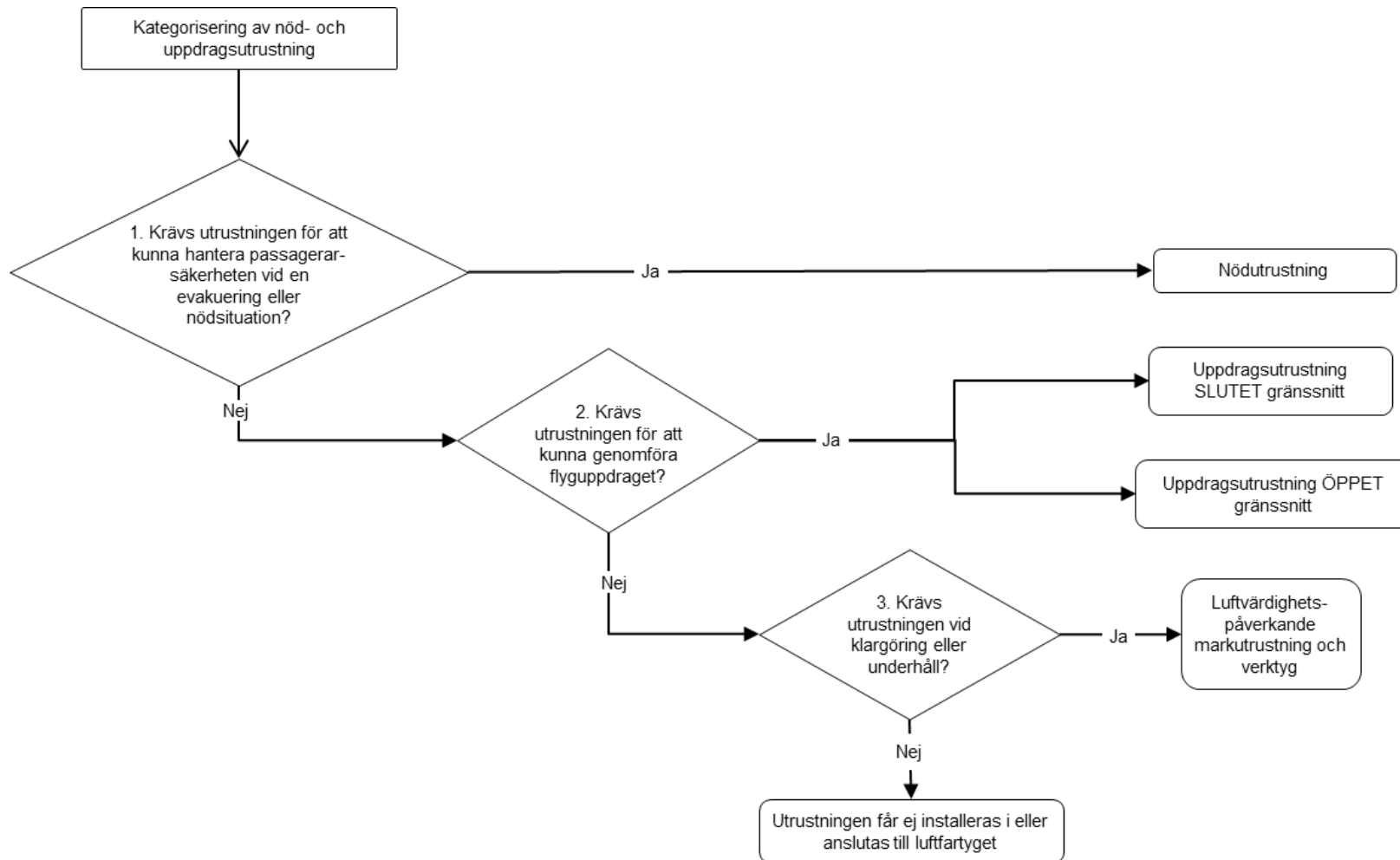
FLYGI tillämpningsbeslut SE-EMAR M M.A 201(a).

Innehållsförteckning

1.	Definitioner.....	2
1.1.	Nödutrustning.....	3
1.2.	Uppdragsutrustning.....	3
1.2.1.	Uppdragsutrustning slutet gränssnitt.....	3
1.2.2.	Uppdragsutrustning öppet gränssnitt.....	3
1.3.	Flygsäkerhetspåverkande markutrustning och verktyg.....	4
2.	Krav på driftduglig utrustning.....	5
2.1.	Nödutrustning.....	6
2.2.	Uppdragsutrustning slutet gränssnitt.....	6
2.3.	Uppdragsutrustning öppet gränssnitt.....	8
2.4.	Flygsäkerhetspåverkande markutrustning och verktyg.....	8

(MAL)

1. Definitioner



Figur 1 Kategorisering av nöd- och uppdragsutrustning.

1.1. Nödutrustning

Nödutrustning (eng. safety/emergency equipment) kan vara en del av typkonstruktionen (eng. type design) och omfattar utrustning som krävs för hantering av passagerarsäkerheten vid en evakuering eller i en nödsituation.

Exempel på nödutrustning är flygsäkerhetsmateriel för passagerare t.ex. livbåtar.

1.2. Uppdragsutrustning

Uppdragsutrustning (eng. operational equipment) kan vara speciell utrustning kravställd i enlighet med SE-EMAR 21 21.A.303(d)¹ och är uppdelad i:

- Uppdragsutrustning slutet gränssnitt
- Uppdragsutrustning öppet gränssnitt

1.2.1. Uppdragsutrustning slutet gränssnitt

Uppdragsutrustning slutet gränssnitt [eng. operational equipment/mission equipment/role equipment] omfattar specificerad utrustning (gränsyta mot en specifik extern produkt (med namn och nummer t.ex. f-bet.)) upptagen i luftfartygets typkonstruktion.

Exempel på uppdragsutrustning slutet gränssnitt är: sonar, KSP lavett, robot och viss flygsäkerhetsmateriel för besättning som inte är luftfartygskomponent.

1.2.2. Uppdragsutrustning öppet gränssnitt

Uppdragsutrustning öppet gränssnitt (eng. mission or role equipment, or carry-on equipment) omfattar utrustning som ansluts mot luftfartyget, i ett i luftfartygets typkonstruktion specificerat öppet gränssnitt vars externa sida definieras av en standard eller en refererad beskrivning (som t.ex. specifikationskrav på egenskaper, t.ex. effektbelastning, tryck eller vikt)).

Exempel på uppdragsutrustning öppet gränssnitt är: rackmonterad spaningsutrustning, räddningsslingor, rappelling- och fast-rope.

¹ 21A.303(d) For specific equipment not subject to recognised airworthiness standards covered by the above and which has been demonstrated to the Authority not to adversely affect the airworthiness of the aircraft, in accordance with integration or installation requirements at aircraft level.

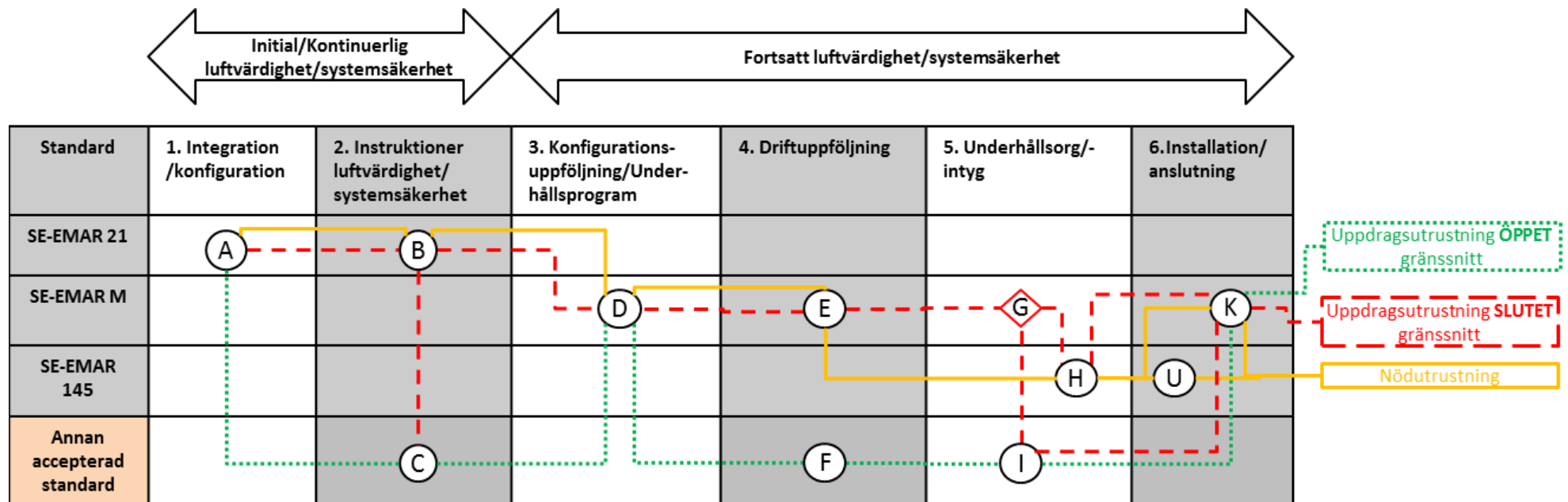
1.3. Flygsäkerhetspåverkande markutrustning och verktyg

Flygsäkerhetspåverkande markutrustning och verktyg (eng. ground equipment and tools) omfattar markutrustning och verktyg som ansluts mot luftfartyget, i ett i luftfartygets typkonstruktion specificerat öppet eller slutet gränssnitt, på marken vid klargöring eller underhåll.

Exempel på flygsäkerhetspåverkande markutrustning och verktyg är hydraul- och tankaggregat.

2. Krav på driftduglig utrustning

Figur 2 nedan visar tillämpliga kravstandarder för att nöd- och uppdragsutrustning för installation i eller anslutning till luftfartyg, ska vara driftduglig.



Figur 2 Kravstandarder för driftduglig nöd- och uppdragsutrustning.

Underpunkterna nedan refererar till ovanstående figur.

2.1. Nödutrustning

Nödutrustning är funktionsduglig då:

- 1.A. Den är integrerad i luftfartyget av behörig konstruktionsorganisation² (ref. SE-EMAR 21.A.31, 21.A.42, 21.A.91, 21.A.105, 21.A.303)³.
- 2.B. Behörig konstruktionsorganisation² har tillsett att instruktioner för underhåll finns tillgängliga (ref. SE-EMAR 21.A.61, 21.A.107, 21.A.120)³.
- 3.D. Konfigurationen är godkänd och upptagen i luftfartygets typkonstruktion, alternativt kravställd att medföra vid flygning av flygoperationella skäl, och konfigurationen följs upp i ett av luftvärdighetsansvarigt CAMO godkänt uppföljningssystem (ref. SE-EMAR M.A.304, M.A.305).
- 4.E. Den är driftuppföljd i ett av luftvärdighetsansvarigt CAMO godkänt driftuppföljningssystem (ref. SE-EMAR M.A.305, M.A.306).
- 5.H. Den är underhållen av en av FSI erkänd flygunderhållsorganisation (SE-EMAR 145 underhållsorganisation med kategori C54 listade i sitt godkända arbetsområde (Table 1, App II EMAR 145)) (ref. SE-EMAR M.A.201, 145.A.50(d))³.
- 6.K/U. Den är ansluten till luftfartyget mot ett gränssnitt specificerat i luftfartygets typkonstruktion. Nödutrustning kan anslutas under klargöring av organisation utpekad av luftvärdighetsansvarigt CAMO om den inte omfattas av en underhållsåtgärd (ref. SE-EMAR M.A.301, AMC M.A.301(a)1, M.A.302, 145.A.50)³.

2.2. Uppdragsutrustning slutet gränssnitt

Uppdragsutrustning slutet gränssnitt är funktionsduglig då:

- 1.A. Den är integrerad i luftfartyget av behörig konstruktionsorganisation² och finns upptagen i luftfartygets typkonstruktion (ref. SE-EMAR 21.A.31, 21.A.42, 21.A.91, 21.A.303).

² Behörig konstruktionsorganisation utgörs av innehavare av MTC, MSTC eller konstruktionsorganisation enligt MTA alternativt vid mindre ändring av annan konstruktionsorganisation.

³ Undantaget utrustning enl. CAT.IDE.A.100, ((EU) nr 965/2012).

2.B. Behörig konstruktionsorganisation², har i samverkan med tillverkaren (OEM) av uppdragsutrustningen, tillsett att instruktioner för underhåll finns tillgängliga för konstruktionsdetaljer som påverkar integrationsförutsättningarna och därmed luftfartygets luftvärdighet (ref. SE-EMAR 21.A.61, 21.A.107, 21.A.120).

2.C. För konstruktionsdetaljer som INTE påverkar integrationsförutsättningarna och därmed INTE påverkar luftfartygets luftvärdighet, ansvarar tillverkaren (OEM) av uppdragsutrustningen, eller annan en lämplig konstruktionsorganisation, för att instruktioner för underhåll finns framtagna enligt standard accepterad av luftvärdighetsansvarigt CAMO t.ex. H SystSäk (MIL-STD-882C), H VAS⁴, H ProgSäk⁵, EN/AS/JAS 9100, ATA 106 eller SE-EMAR 21.

3.D. Konfigurationen är godkänd och upptagen i luftfartygets typkonstruktion och konfigurationen följs upp i ett av luftvärdighetsansvarigt CAMO godkänt uppföljningssystem. Luftfartygets underhållsprogram ska omfatta alla instruktioner som krävs för underhåll av konstruktionsdetaljer som påverkar integrationsförutsättningarna (ref. SE-EMAR M.A.302, M.A.304, M.A.305).

4.E. Den är driftuppföljd i ett av luftvärdighetsansvarigt CAMO godkänt driftuppföljningssystem (ref. SE-EMAR M.A.305, M.A.306).

5.G. Den är underhållen (ref. SE-EMAR AMC M.A.201(h)):

5.H. för konstruktionsdetaljer som påverkar integrationsförutsättningarna och därmed luftfartygets luftvärdighet av en av FSI erkänd flygunderhållsorganisation (SE-EMAR 145 underhållsorganisation med någon eller några av kategorierna C51- C57 listade i sitt godkända arbetsområde (Table 1, App II EMAR 145)) (ref. SE-EMAR M.A.201, 145.A.50(d))

alternativt,

5.I. för konstruktionsdetaljer som INTE påverkar integrationsförutsättningarna och därmed INTE påverkar luftfartygets luftvärdighet, av en lämplig underhållsorganisation enl. standard accepterad av luftvärdighetsansvarigt CAMO t.ex. H SystSäk (MIL-STD-882C), H VAS⁴, EN 10204 eller ATA 106.

6.K. Den är ansluten till luftfartyget mot ett gränssnitt specificerat i luftfartygets typkonstruktion. Uppdragsutrustning kan anslutas under klargöring av organisation utpekad av luftvärdighetsansvarigt CAMO om den inte omfattas av en underhållsätgard (ref. SE-EMAR M.A.301, AMC M.A.301(a)1).

⁴ FMV H VAS, FMV Handbok för Vapen- och ammunitionssäkerhet

⁵ H ProgSäk, Försvarmaktens handbok för programvara i säkerhetskritiska tillämpningar

2.3. Uppdragsutrustning öppet gränssnitt

Uppdragsutrustning öppet gränssnitt är funktionsduglig då:

1.A. Det öppna gränssnittet är integrerat i luftfartyget av behörig konstruktionsorganisation² och finns upptagen i luftfartygets typkonstruktion (ref. SE-EMAR 21.A.31, 21.A.42, 21.A.91, 21.A.105, 21.A.303).

2.C. Luftvärdighetsansvarigt CAMO har tillsett att instruktioner för underhåll finns tillgängliga, framtagna av en lämplig konstruktionsorganisation enligt standard accepterad av dem t.ex. H SystSäk (MIL-STD-882C), H VAS⁴, H ProgSäk⁵, EN/AS/JAS 9100.

3.D. Konfigurationen är godkänd av luftvärdighetsansvarigt CAMO för anslutning mot öppet gränssnitt upptaget i luftfartygets typkonstruktion och konfigurationen följs upp i ett av dem godkänt uppföljningssystem (ref. SE-EMAR M.A.304, M.A.305).

4.F. Den är driftuppföljd i ett av luftvärdighetsansvarigt CAMO accepterat driftuppföljningssystem.

5.I. Luftvärdighetsansvarigt CAMO har tillsett att den är underhållen av en lämplig underhållsorganisation enl. standard accepterad av dem t.ex. H SystSäk (MIL-STD-882C), H VAS⁴, EN 10204 eller ATA 106.

6.K. Den är ansluten till luftfartyget mot ett öppet gränssnitt specificerat i luftfartygets typkonstruktion. Utrustningen kan anslutas under klargöring av organisation utpekad av luftvärdighetsansvarigt CAMO (ref. SE-EMAR M.A.301, AMC M.A.301(a)1).

2.4. Flygsäkerhetspåverkande markutrustning och verktyg

Flygsäkerhetspåverkande markutrustning och verktyg får anslutas till luftfartyget, då den uppfyller samma krav som för driftduglig uppdragsutrustning öppet gränssnitt enligt punkt 2.3 ovan (ref. FFS 2019:10 6 kap. 27-28 §§).

Obs. Vid underhåll är det verkstaden som är ansvarig (ref. SE-EMAR 145.A.40) för att rätt verktyg och utrustning enligt det som anges i underhållsdata används och att de underhålls/kalibreras enligt den standard som anges i dessa.