

## Ohjetta lentokelpoisuustarkastukseen valmistautumiseen

Lentokelpoisuustarkastus, jonka tuloksena voidaan sitten antaa todistus lentokelpoisuustarkastuksesta (ARC, Airworthiness Review Certificate) on se tarkastus, joka kaikilla tyyppihyväksytyillä ilma-aluksilla on oltava voimassa.

Lentokelpoisuustodistus (form 25) on voimassa ikuisesti, mutta sen rinnalla on oltava voimassa oleva ARC (form 15a/15b), joka on voimassa vain rajoitetusti.

Lentokelpoisuustarkastukset joudutaan tekemään pääsääntöisesti kerran vuodessa.

Lentokelpoisuustarkastus on sisällöltään lähellä vanhaa katsastusta, mutta part-M määräysten mukaan paperityötä on enemmän. Lisäksi lentokelpoisuustarkastuksesta ei saa samanlaista vikalistaa kuin katsastuksesta on ollut tapana hakea. Lentokelpoisuustarkastuksessa ei edes pyritä etsimään kaikkia vikoja, vaan kyse on pistokoeluonteisesta tarkastuksesta. Vikojen etsintä (ja korjaus) on selkeämmin lentokelpoisuudesta vastaavan (omistaja tai G-organisaatio) vastuulla.

Se paperityö on ensimmäisellä kerralla melkoinen ja sitä suurempi mitä vanhemmasta yksilöstä on kyse. Kannattaa tehdä kattava etukäteistyö itse, jotta itse tarkastustapahtuma sujuu joutuisasti ja kohtuullisin kustannuksin.

Kyseessä on ilma-aluksen statuksen määrittämisestä ja nämä luettelot on myös huollon tekemiseen hyödyllisiä luetteloita. Nämähän on tietenkin oltava aina kunnossa ;-).

Omistajan etukäteen tehtävissä oleva työlista näyttää pääpiirteittäin seuraavalta.:

1. Päivitä koneen aikavalvonta. Eli katso että matkapäiväkirjassa on lennot/laskut laskettu yhteen. Ja selvitä muiden isojen komponenttien päivän tilanne (esim moottori).
2. Katso että konetta koskevista lentokelpoisuusmääräyksistä ja/tai valmistajan pakollisista muutosmääräyksistä (Service Bulletin) ja niiden suorittaja/pvm koneen kirjojen perusteella on tiedot.  
Huom! Myös sellaiset jotka eivät lopulta koske (esim sarjanumeron perusteella) on kuitattava. Hyvä esimerkki on suomalainen M3132/10. Aiheutti toimenpiteitä hyvin harvassa koneessa, mutta kaikissa se on oltava kuitattuna.
3. Sitten edellisen ARC:n koneelle suoritetuista korjauksista suorittajat /pvm sekä kopiot niiden dokumenteista ovat mukana.
4. Myös luettelo koneelle suoritetuista jatkoaikatarkastuksista tekijä/pvm ja kopiot dokumenteista.
5. Vuosihuoltojen suoritukset vuosittain ja kuittausten täydentäminen tarvittaessa
6. Hyväksytyn tai hyväksynnässä olevan huolto-ohjelman ajanmukaisuuden tarkastus ja päivittäminen tarvittaessa. Ja itse huolto-ohjelma mukaan tarkastukseen.
7. Huolto-ohjelman mukaiset vuosihuoltolistat (sitten edellinen ARC) esille asianmukaisesti kuitattuna.
8. Koneen merkintöjen tarkastus huolto-ohjekirjan perusteella etukäteen
9. Vakuutukset, radiolupa, punnitus yms paperit mukaan.
10. Vaihdetun osien EASA Form 1 todistukset.

11. Ja katso ettei siirretyissä vioissa ole vikoja, joiden määräaika on umpeentunut.
12. Jos ongelmia kannattaa kysyä etukäteen mahdollisista ongelmista ja niiden ratkaisemisesta.

### **Tekninen kirjanpito**

Tehdyt luettelot ovat olemassa seuraaviakin tarkastuksia varten. Koneelle kannattaa viimeistään tässä vaiheessa perustaa teknillinen mappi, josta kaikki dokumentit helposti löytyvät.

Sitä kirjaa saa Trafista ja SIL shopista ja purjekoneeseen riittää se lyhyemmän kaavan mukainen. Kirja on käyttökelpoinen ja säästää aikaa kun joku haluaa tutustua koneen sielunelämään. Saman voi toki toteuttaa vaikka taulukkolaskimella. Ts sen ei tarvi olla paperilla, kunhan se on esitettävissä tarkastuksessa.

### **Kuittauksista**

Usein näkee ilma-aluksen teknilliseen kirjanpitoon kuitatun pelkästään vuositarkastuksen, eikä siihen sisältyvää erillistä 100 h tai muuta määräaikaishuoltoa lainkaan, vaikka seuraava määräaikaishuolto on suoritettu laskien vuositarkastuksesta. Nämä jaksot ovat kuitenkin toisistaan erillisiä, eikä pelkällä vuositarkastuksella pidä kuitata 100 h huoltoa. Kaikki vaaditut ja suoritettut toimenpiteet on siis kuitattava erillisinä.

Tarkastuksissa (esim erityistarkastus, jakson pidennys jne), on kirjattava mitä on tehty (esim jakson pidennustarkastus), kuka tehnyt, allekirjoitus, nimen selvennys, päiväys, tekijän valtuutus (esim lupakirjanumero) ja mikä on ollut tarkastuksen lopputulos (esim lentokelpoinen). Tuo viimeinen puuttuu monasti, jolloin merkintä on jäänyt oleelliselta osin puutteelliseksi.

Esimerkiksi jos matkapäiväkirjassa on merkintä koneen lentokelpoisuustarkastuksesta, tarkastajan puumerkki, leima, päiväys, niin sehän ei kerro muuta kuin että toimenpide tehty! Ei sitä onko tulos ollut OK vai ei. Sentakia ARC todistus on oltava aina mukana.

Sama on omistajankin tekemissä kuittauksissa. Jos toimenpidedokumentti on aina mukana, niin tulosta ei tarvi kirjata. Mutta useimmissa tarkastuksissa se on helposti lisättävissä parilla sanalla (kuten vaikka: kone ”lentokelpoinen”).

### **LK-määräykset**

Lentokelpoisuusmääräysten (AD) (ent. Muutosmääräys, M-määräys) kuittauksessa on suositeltavaa tehdä merkintä, vaikka määräys ei ilma-alusyksilöä koskisikaan. Usein onkin määräyksen otsikko esim. ”Ultrakevyet lentokoneet” tai sitten on mainittu koneen tyyppi, jolloin määräys itsessään velvoittaa koneen huoltajaa selvittämään (usein kirjattu: Tarkasta, että...) koskeeko se kyseistä ilma-alusluokkaa tai tyyppiä tai yksilöä. Tällöin jo itse tarkastaminen on kyseisen määräyksen suoritus, vaikka muita toimenpiteitä ei tehtäisiäkään. Siksi on syytä merkitä esim. "M3132/10 suoritettu. Ei koske tätä ilma-alusta." Huomaa, että muutokset (-1, -2 jne.) jo tehtyyn määräykseen on myös kuitattava, vaikka muutos ei muuta työtä aiheuttaisikaan.

## **Vakuutukset**

Ilma-aluksilla täytyy olla EU vakuutusasetuksen mukaiset vakuutukset kun sillä lennetään.

Vakuutus ei kuitenkaan ole lentokelpoisuuden edellytys. Kone voi siis olla lentokelpoinen, mutta sillä ei saa lentää! Vakuutuksen puuttuminen ei siis ole este ARC:n kirjoittamiseen. Mutta lentämiseen se on.

## **Ohjaamon merkinnät**

Ohjaajan tärkein dokumentti on ilma-aluksen lentokäsikirja. Siinä on melkein aina mainittu mitkä on vaadittavat merkinnät ohjaamossa/koneessa. Ne ovat siis pakolliset.

Voi niitä olla muitakin, mutta tuo on tarkastusvaatimus.

## **Käsikirjat, tarkastuslistat**

Koneeseen liittyy aina lentokäsikirja, joka pitää olla vielä koneessa mukana. Ja käsikirjan pitää olla ajan tasalla. Ja sen näet valmistajan tiedotteista yms mikä on ajantasalla oleva käsikirja.

## **Edellinen katsastus/ARC**

Muista, että seuraavaan lentokelpoisuustarkastukseen pitää varata matkapäiväkirjat edellisestä katsastuksesta/ARC:stä alkaen, kaikki huoltolistat, voimassa olevat vakuutusasiakirjat, radiolupa, punnitustodistus, laitekortit, sekä huolto-ohjeet. Edellisen katsastuksen huomautukset sekä LK-määräykset tulee olla kuitattuina niissä olevien aikarajojen mukaisesti.

Mikäli näin ei ole menetelty, ei ilma-aluksella on lennetty ilman että se on ollut lentokelpoinen, ja tämä voi edellyttää kirjeenvaihtoa Trafín kanssa.

Ilma-aluksen ei tarvitse olla lennettävissä. Tavallaan kesken huollon tehty ARC on helpompi suorittaa kuin lentokentällä lentovalmiin koneen. Huollossa on helpompi päästä koneen sisälle. ARC:n teko tosin voi jatkua sitten kun kone on koossa ja lennettävissä.

Parempi on yleensä varata liikaa papereita mukaan, kuin lähteä jäljittämään puuttuvia ympäri pitäjää. Liian huolellisesti täytetyistä papereista ei ole koskaan jouduttu antamaan huomautusta, sillä sellaisista saa aiheen otaksua, että ilma-alusta on huollettu asianmukaisesti ja katsastuskin sujuu siten sujuvammin. Katsastajan lähtökohtana on, ettei kukaan lentäisi tietoisesti vaarallisella lentsikalla. Muista, että ilmailussa huoltohommat eivät ole valmiit, ellei paperitöitä ole tehty. ARC tarkastajan tehtävänä on valvoa, että koneen lentokelpoisuudesta on huolehdittu oikein. Tämä todetaan papereista ja vertaamalla papereita koneeseen.