



Technical Occurrence Report Form – Udfyldelsesvejledning

Version 2 – november 2010

I det følgende gives anvisninger for udfyldelse af **Technical Occurrence Report Form** til indberetning til EASA. Alt efter de oplysninger, der foreligger på tidspunktet for udfyldelsen, bedes så mange datafelter som muligt udfyldt.

1. REFERENCEOPLYSNINGER

- 1.1. **Reporting Organisation Name** – Navnet på den indberettende organisation eller person (obligatorisk felt).
- 1.2. **Reporting Organisation Country** – Vælg landet fra rullelisten (obligatorisk felt).
- 1.3. **Reporting Organisation Approval Reference** – EASA-godkendelsesnummer for den indberettende organisation, hvis relevant: f.eks. **EASA.21J.xxxx**, **EASA.45.xxxx** – eller nationalt godkendelsesnummer for den indberettende organisation.
- 1.4. **Name of submitter** – Den indberettende organisations kontaktpunkt for hændelsen.
- 1.5. **E-mail address** – Fuldstændig e-mail-adresse.
- 1.6. **Telephone number** – Telefonnummer med landekode, f.eks. +49 221 8990 WXYZ.
- 1.7. **Internal Reference number** – Hændelsens interne referencenummer, tildelt af den indberettende organisation (obligatorisk felt).
- 1.8. **Issue Number** – Versionsnummer på indberetningen, når den indberettende organisation tildeler versionsnummer til opdaterede indberetninger.
- 1.9. **Date of the Report** – Dato for denne indberetning.
- 1.10. **Report Type** – Af denne blok fremgår, om der er tale om en initial indberetning eller en opfølgende indberetning:
 - Initial** – Afkrydses, hvis indberetningen er den første anmeldelse af hændelsen til EASA.
 - Follow-up** – Afkrydses, hvis indberetningen er en opfølgning på en tidligere anmeldelse. Angiv dato for første indberetning.
- 1.11. **Report Status (of the reporting organisation)** – Hvis relevant, angives, om hændelsen er Open eller Closed efter den indberettende organisations opfattelse. Er status "closed", påtænker den indberettende organisation ikke yderligere undersøgelse, analyse eller korrigerende tiltag.
- 1.12. **Parties Informed** – Angiv, hvem der er underrettet om hændelsen ud over EASA: Registreringsstat, indehaver(e) af konstruktionsgodkendelsen, luftfartsforetagende (eller ejer), NAA (den indberettende organisations kompetente myndigheder), og/eller CAMO (organisation til sikring af vedvarende luftdygtighed som defineret i afsnit M, underafsnit G).
 - Name(s) of Design Approval Holder(s) informed** – Når det er relevant, angives her navn(e) på alle indehavere af konstruktionsgodkendelser ((S)TC-indehaver for luftfartøj/motor/propel(ler), indehaver af udstyrsgodkendelse), som er blevet underrettet.

2. SAMMENDRAG AF HÆNDELSEN

- 2.1. **Occurrence Title** – Titel, der sammenfatter hændelsesforløbet. Titlen skal være eksplicit og uden akronymer og kan sammensættes i følgende orden (fra generel til detaljeret):
Systemnavn – undersystem eller under-undersystemnavn – hændelsessammenfatning
- 2.2. **Date of finding** – Dato for hændelsen eller den konstaterede mangel.
- 2.3. **ATA Chapter** – Det ATA Chapter (2 cifre), der beskriver, hvilket område, der hovedsagelig bidrager til hændelsen. Tillægget indeholder en liste over ATA Chapters.
- 2.4. **Location** – Hændelsens geografiske placering
- 2.5. **Detection phase** – En af rubrikkerne i denne blok afkrydses til markering af, hvornår den/det pågældende svigt, fejlfunktion, defekt eller anden hændelse fandt sted.

Manufacturing Hændelsen fandt sted/manglen blev konstateret under



Technical Occurrence Report Form – Udfyldelsesvejledning

Version 2 – november 2010

	produktionsprocessen
Scheduled Maintenance	Hændelsen fandt sted/manglen er konstateret under planmæssig vedligeholdelse.
Non-scheduled Maintenance	Hændelsen fandt sted/manglen er konstateret under ikke-planmæssig vedligeholdelse.
Standing	Hændelsen fandt sted mens luftfartøjet holdt stille, f.eks. under ground handling eller mens det var parkeret.
Taxi	Hændelsen fandt sted mens luftfartøjet taxiede til eller fra start- og landingsbanen.
Take-off	Hændelsen fandt sted under start.
Climb	Hændelsen fandt sted mens luftfartøjet var under stigning til normal flyvehøjde.
En-route	Hændelsen fandt sted mens luftfartøjet fløj i normal flyvehøjde.
Descent	Hændelsen fandt sted mens luftfartøjet var under nedstigning fra normal flyvehøjde.
Approach	Hændelsen fandt sted mens luftfartøjet var under anflyvning til en lufthavn.
Landing	Hændelsen fandt sted under landing.
Hovering	Flyvefase, der anvendes for helikoptere under hovering
Manoeuvring	Hændelsen fandt sted mens luftfartøjet foretog en manøvre, f.eks. luftakrobatik, sprøjtning fra luften...
Unknown	Hændelsestidspunkt er ukendt.
Other, Specify:	Svarer hændelsestidspunktet ikke til nogen af ovennævnte, kan det angives her.

2.6. Cause of occurrence – Afkryds den eller de rubrikker, der bedst beskriver den aktuelle viden om hændelsens årsag. Der kan vælges flere muligheder.

Design	Årsagen har sammenhæng med konstruktionen.
Production	Årsagen har sammenhæng med produktionsprocessen.
Maintenance	Årsagen har sammenhæng med vedligeholdelse.
Repair	Årsagen har sammenhæng med en reparation.
Fatigue	Årsagen er materialetræthed i konstruktionen.
Corrosion	Årsagen er materialekorrosion.
Unapproved parts	Den defekte komponent var ikke godkendt.
Human factors	Årsagen har sammenhæng med menneskelige faktorer og menneskelige præstationsproblemer, dvs. de menneskelige evner og begrænsninger, der gør sig gældende mellem menneskelige relationer og systemkomponenter inden for konstruktion, certificering, oplæring, drift eller vedligeholdelse. Som eksempel på sådanne faktorer kan nævnes menneske-maskine relationer, organisatoriske og personalemæssige



Technical Occurrence Report Form – Udfyldelsesvejledning

Version 2 – november 2010

	faktorer, oplæring, procedurer, ansvarsfordeling og kommunikation.
Operational	Årsagen har sammenhæng med operationer.
Unknown	Hændelsens årsag ukendt eller endnu ikke fastlagt.
Other, Specify:	Falder årsagen ikke ind under ovenstående punkter, angives den under "Other".

3. BILAG VEDRØRENDE HÆNDELSEN

Angiv her art (rapport, foto osv.) og navn (beskrivelse af indholdet) af alle vedhæftede bilag.

Den eller de tilknyttede filer skal vedhæftes det e-mail, hvormed indberetningen indgives.

For at bilagene kan håndteres af EASA, skal de indsendes i følgende format:

.doc .docx .xls .xlsx .csv .pdf .jpeg .mpeg4 .mp3

Hver vedhæftet fil må ikke være større end 3 Mb. Fylder de vedhæftede filer i ét e-mail tilsammen mere end 10 Mb, sendes flere e-mails, hver på højst 10 Mb.

4. OPLYSNINGER OM LUFTFARTØJET

Denne blok indeholder oplysninger om det involverede luftfartøj. Er intet luftfartøj involveret, behøver denne blok ikke udfyldes.

- 4.1. Aircraft Manufacturer and Type/Model** – Vælg oplysninger fra rullelisten.
- 4.2. Aircraft Serial number** – Luftfartøjets serienummer.
- 4.3. Operator/Owner** – Navnet på det involverede luftfartøjs luftfartsforetagende eller ejer, hvis relevant.
- 4.4. Aircraft Registration** – Er luftfartøjet registreret, er dette mærke registreringsmærket. Er luftfartøjet ikke registreret, skal dette mærke være godkendt af den kompetente myndighed.
- 4.5. Aircraft Usage Details** – Denne blok anvendes til oplysninger om luftfartøjets drift som total tid (timer) og totalt antal cyklusser. Den totale tide er den forløbne kalendertid i timer siden luftfartøjet var nyt.

5. OPLYSNINGER OM MOTOREN

Denne blok indeholder oplysninger om den involverede motor. Er ingen motor involveret, behøver denne blok ikke udfyldes. Er flere motorer involveret, tilføjes oplysninger under 7.1 "Narrative".

- 5.1. Engine Model and Type Certificate Holder** – Vælg oplysninger fra rullelisten.
- 5.2. Engine Serial number** – Motorens serienummer.
- 5.3. Engine Event** – Klassificering af hændelsen vedrørende motoren, hvis relevant. LOTC/LOPC betyder manglende kontrol af thrust/manglende kontrol af motorkraft (Loss of Thrust Control / Loss of Power Control). Afkrydses "other", skal der gives yderligere detaljer under 7.1 Narrative.
- 5.4. Engine Aircraft Position** – Motorens placering (1, 2, 3,...) på luftfartøjet i henhold til nummerering anvendt af luftfartøjets producent.
- 5.5. Engine Usage Details** – Denne blok skal anvendes til oplysninger om motorens drift som total tid (timer) og totalt antal cyklusser. Den totale tid er den forløbne kalendertid i timer siden sidste reparation/værkstedbesøg.

6. OPLYSNINGER OM PROPELLEN

Denne blok indeholder oplysninger om den involverede propel. Er ingen propel involveret, behøver denne blok ikke udfyldes. Er flere propeller involveret, tilføjes oplysninger under 7.1 "Narrative".

- 6.1. Propeller Manufacturer** – Vælg oplysninger fra rullelisten.



Technical Occurrence Report Form – Udfyldelsesvejledning

Version 2 – november 2010

- 6.2. **Propeller Model and Type Certificate Holder** – Vælg oplysninger fra rullelisten.
- 6.3. **Propeller Serial Number** – Propellens serienummer.
- 6.4. **Propeller Aircraft Position** – Propellens placering (1, 2, 3,...) på luftfartøjet i henhold til nummerering anvendt af luftfartøjets producent
- 6.5. **Propeller Usage Details** – Denne blok skal anvendes til oplysninger om propellens drift som total tid (timer) og totalt antal cyklusser. Den totale tid er den forløbne kalendertid i timer siden sidste reparation/værkstedbesøg.

7. KOMPONENTOPLYSNINGER

Denne blok indeholder oplysninger om den involverede komponent. Er ingen komponent involveret, behøver denne blok ikke udfyldes. Er flere komponenter involveret, tilføjes oplysninger under 7.1 "Narrative".

- 7.1. **Component Manufacturer Name and Country** – Komponentproducentens navn og land (vælg land fra rullelisten).
- 7.2. **Component Part Number** – Komponentens reservedelsnummer. Angiv også ændringsnummer, hvis relevant.
- 7.3. **Component Serial Number** – Komponentens serienummer.
- 7.4. **Illustrated Part Catalogue (IPC) Name** – Komponentens navn som angivet i det illustrerede reservedelskatalog eller anden dokumentation fra producenten.
- 7.5. **(E)TSO Reference.** – Nummeret på komponentens TSO- eller ETSO-godkendelse eller anden national udstyrsgodkendelse, hvis relevant.
- 7.6. **Date of manufacture**– Produktionsdato for komponenten.
- 7.7. **Component Usage Details** – Denne blok anvendes til oplysninger om komponentens driftstid som total tid (timer) og totalt antal cyklusser. Den totale tid er den forløbne kalendertid i timer siden sidste reparation/værkstedbesøg.

8. **DETALJER** – Fritekstfelt til angivelse af detaljer vedrørende hændelsen og resultaterne af undersøgelsen af hændelsen. Indtastes tekst, der er længere end den afsatte plads, vil den overskydende tekst ikke kunne udskrives. Længere tekster kan eventuelt indsendes vedhæftet.

- 8.1. Narrative – Her beskrives hvad der har fundet sted eller den konstaterede mangel.
- 8.2. Description of the occurrence investigation – Her beskrives enkeltheder, i det omfang de foreligger, om den undersøgelse og analyse, der er foretaget ved opfølgning af hændelsen. Angiv om der er downloadet/analyseret FDR-/QAR-data.
- 8.3. Risk Assessment – En risikovurdering er en kvalitativ eller kvantitativ analyse af sandsynligheden og konsekvenserne af en given risiko. En risikovurdering kan her gives af organisationer, der er i stand til at udføre/har ansvar for sådanne analyser, f.eks. konstruktionsorganisationer ved hændelser med sammenhæng med konstruktionen. Risikovurderingen skal indeholde en fastlæggelse af den flåde, der potentielt kan være berørt.
- 8.4. Corrective Actions – Hvis relevant, angives her detaljer om korrigerende tiltag iværksat af den indberettende organisation som opfølgning på hændelsen.
- 8.5. Conclusion – Angiv en konklusion, hvis relevant.



TILLÆG: FORTEGNELSE OVER ATA CHAPTERS

- 1 ATA UNASSIGNED
- 2 ATA UNASSIGNED
- 3 ATA UNASSIGNED
- 4 ATA UNASSIGNED
- 5 TIME LIMITS/ MAINTENANCE CHECKS
- 6 DIMENSIONS AND AREAS
- 7 LIFTING & SHORING
- 8 LEVELING & WEIGHING
- 9 TOWING & TAXIING
- 10 PARKING, MOORING, STORAGE & RETURN TO SERVICE
- 11 PLACARDS AND MARKINGS
- 12 SERVICING
- 13 ATA UNASSIGNED
- 14 HARDWARE
- 15 ATA UNASSIGNED
- 16 ATA UNASSIGNED
- 17 ATA UNASSIGNED
- 18 VIBRATION AND NOISE ANALYSIS (HELICOPTER ONLY)
- 19 UNASSIGNED
- 20 STANDARD PRACTICES-AIRFRAME
- 21 AIR CONDITIONING
- 22 AUTO FLIGHT
- 23 COMMUNICATIONS
- 24 ELECTRICAL POWER
- 25 EQUIPMENT/FURNISHINGS
- 26 FIRE PROTECTION
- 27 FLIGHT CONTROLS
- 28 FUEL
- 29 HYDRAULIC POWER
- 30 ICE AND RAIN PROTECTION
- 31 INDICATING/RECORDING SYSTEMS
- 32 LANDING GEAR
- 33 LIGHTS
- 34 NAVIGATION
- 35 OXYGEN
- 36 PNEUMATIC
- 37 VACUUM
- 38 WATER/WASTE
- 39 ATA UNASSIGNED
- 40 ATA UNASSIGNED
- 41 WATER BALLAST
- 42 ATA UNASSIGNED
- 43 ATA UNASSIGNED
- 44 CABIN SYSTEMS
- 45 CENTRAL MAINTENANCE SYSTEM (CMS)
- 46 INFORMATION SYSTEMS
- 47 ATA UNASSIGNED
- 48 ATA UNASSIGNED
- 49 AIRBORNE AUXILIARY POWER
- 50 CARGO AND ACCESSORY COMPARTMENTS
- 51 STANDARD PRACTICES AND STRUCTURES - GENERAL
- 52 DOORS
- 53 FUSELAGE



Technical Occurrence Report Form – Udfyldelsesvejledning

Version 2 – november 2010

54 NACELLES/PYLONS
55 STABILIZERS
56 WINDOWS
57 WINGS
58 ATA UNASSIGNED
59 ATA UNASSIGNED
60 STANDARD PRACTICES - PROPELLER/ROTOR
61 PROPELLERS/PROPULSION
62 MAIN ROTOR(S)
63 MAIN ROTOR DRIVE(S)
64 TAIL ROTOR
65 TAIL ROTOR DRIVE
66 FOLDING BLADES/PYLON
67 ROTORS FLIGHT CONTROL
68 ATA UNASSIGNED
69 ATA UNASSIGNED
70 STANDARD PRACTICES - ENGINES
71 POWER PLANT
72 ENGINE TURBINE/TURBO PROP DUCTED FAN/UNDUCTED FAN
73 ENGINE FUEL AND CONTROL
74 IGNITION
75 ENGINE AIR
76 ENGINE CONTROLS
77 ENGINE INDICATING
78 ENGINE EXHAUST
79 ENGINE OIL
80 ENGINE STARTING
81 TURBINES/TURBOCHARGING
82 ENGINE WATER INJECTION
83 ENGINE ACCESSORY GEAR-BOXES
84 PROPULSION AUGMENTATION
85 RECIPROCATING ENGINE
86 ATA UNASSIGNED
87 ATA UNASSIGNED
88 ATA UNASSIGNED
89 ATA UNASSIGNED
90 ATA UNASSIGNED
91 CHARTS
92 ATA UNASSIGNED
93 ATA UNASSIGNED
94 ATA UNASSIGNED
95 AIRLINE USE
96 AIRLINE USE
97 WIRING REPORTING
98 AIRLINE USE
99 ATA UNASSIGNED