

# Feedback op MD NL-2011-002

## KNVvL Commissie Technische Zaken

### 5 oktober 2011

## Inleiding

Deze terugkoppeling op de voorgestelde Maintenance Directive NL-2011-002 is gebaseerd op inhoudelijke discussie en afstemming met een deel van de bij onze KNVvL CAMO aangesloten AMP en AR Inspecteurs.

Als CAMO inspecteurs hebben wij belang bij duidelijkheid zodat we op een objectieve manier onderhoudsprogramma's en ARC kunnen goedkeuren, zonder daarbij met de eigenaar in discussie te moeten treden over de exacte betekenis en achterliggende bedoeling van een publicatie, zoals deze voorgestelde MD.

Wij zijn blij met de mogelijkheid tot inspraak aangezien onze feedback mede zal leiden tot een beter draagvlak en eenvoudiger implementatie in onze sector, zijnde de (gemotoriseerde) zweefvliegerij.

## Algemeen

Het feit dat de MD in het engels gesteld is komt de duidelijkheid niet ten goede. Wetgeving moet ook door een Nederlandse rechter getoetst kunnen worden. Hiervoor is het noodzakelijk dat de MD in het Nederlands gepubliceerd wordt. Dit geldt tevens voor MD NL-2011-1.

Door het gehele document worden termen gebruikt die niet nader gedefinieerd zijn. Dit betreft onder andere: **Design holder**, **Component manufacturer**, **TC-holder**, **mandatory equipment**. Deze begrippen zullen in de MD eenduidig moeten worden gedefinieerd om onduidelijkheden te voorkomen.

Een aantal verwijzingen naar brondocumenten bevatten een onvolledige of onjuiste naam van het betreffende document of artikel. Tevens is niet duidelijk naar welke versie van een brondocument verwezen wordt. Hoe wordt er in de toekomst omgegaan met wijzigingen in de versies van de brondocumenten waarnaar verwezen wordt?

## Implementatieperiode

De implementatie termijnen van Maintenance Directive NL 2011-1 en NL-2011-2 dienen aan elkaar gelijk gemaakt te worden. Afwijkende implementatiedatums hebben mogelijk tot gevolg dat de KNVvL Afdeling Zweefvliegen binnen één jaar alle onderhoudsprogramma's (ongeveer 500 stuks) twee maal moet aanpassen, goedkeuren en archiveren.

## Appendix A punt 1: Design holder

Het begrip Design Holder is niet duidelijk, wordt hiermee bedoeld op de (S)TC houder van het vliegtuig? Is het bij afwezigheid van instructies van de (S)TC houder ook de fabrikant component fabrikant?

In OAL1976-01/9 is beschreven dat de instructies van de **Equipment Manufacturer** geldig zijn als de **vliegtuig TC houder** geen info geeft. Als deze regel nog steeds van toepassing is, is dat onvoldoende duidelijk omschreven.

*"Only if the design holder does not specify any requirements for periodic ..."* Als de design houder vermeldt dat er geen onderhoud nodig is, is dat een door de design holder uitgesproken requirement. Wij beschouwen de MD in dat geval niet van toepassing, er is immers wel degelijk een uitspraak van de design holder over het vereiste onderhoud. Is deze benadering correct?

Indien er geen onderhoudsinstructies van zowel de (S)TC houder als van de fabrikant van een component beschikbaar zijn, is deze MD dan ook van toepassing?

Over deze genoemde situaties is de MD ons inziens onvoldoende duidelijk.

## Appendix A punt 6: Mandatory equipment

Het is onduidelijk wat wordt verstaan onder mandatory equipment. Mag mandatory equipment worden gelezen als die equipment die door de vliegtuig (S)TC houder via de handboeken verplicht is gesteld?

Een weging en zwaartepuntbepaling behoort niet tot de mandatory equipment en kan daardoor niet onderhevig zijn aan de voorschriften in deze MD.

## Appendix A tabel 1:

Op welke equipment wordt exact gedoeld met "Radio identification"?

In een zweefvliegtuig zit geen auto pilot. Is **Radio navigation** daarmee niet van toepassing bij zweefvliegtuigen?

## Appendix A tabel 2: Ref. 1

In tabel 2 punt 1 wordt een onderscheid gemaakt tussen de wijze waarop een hoogtemeter en een snelheidsmeter getest moeten worden. Bij de snelheidsmeter wordt doorverwezen naar de instructies van de component manufacturer. Het lijkt me dat ook voor hoogtemeters de aanwijzingen van de component manufacturer prevaleren boven de algemene tekst van de FAR waarnaar verwezen wordt. De reden van dit onderscheid is ons niet duidelijk en lijkt ons onnodig.

## Appendix A tabel 2: Ref. 4

Tot nu toe is het aanbrengen van een kompas deviatietabel alleen verplicht als er na correctie in één of meer van de koersen een afwijking groter dan 5 graden aanwezig is. Dit is tevens vastgelegd in door IVW goedgekeurd cursusmateriaal wat in onze sector gebruikt wordt voor opleidingen. Voor zweefvliegtuigen met (hulp)motor is dit een volstrekt acceptabele benadering. In de MD is een verzwaring van de eisen geformuleerd aangezien een dergelijke deviatietabel nu **altijd** lijkt te moeten worden aangebracht.

## Appendix B punt 7: bevoegdheden

In de MD wordt gesproken over ZVT A en ZVT C. Hiermee worden waarschijnlijk AML houders met rating A of C bedoeld?

In de MD staat vermeld wie het onderhoud mogen uitvoeren. Deze MD gaat over de eisen aan onderhoudsprogramma's. Hierbij is het niet gebruikelijk om te vermelden wie het onderhoud moet uitvoeren. Als het onderhoud wordt uitgevoerd door een buitenlandse onderhoudsorganisatie of erkend persoon, dan is het onduidelijk wie het onderhoud mag uitvoeren.

In deze MD wordt de bevoegdheid voor kompas controles gekoppeld aan de ZVT-C bevoegdheid. Dit is een forse verzwaring van de eisen aangezien op dit moment elke AML houder (A of B of C) , na gebleken geschiktheid, een kompas controle mag uitvoeren. Kompassen in zweefvliegtuigen hebben niets met de elektrische installatie te maken, een koppeling aan de AML-C bevoegdheid is dan ook niet gegrond en onwenselijk.

Tot nu toe geldt dat bepaalde werkzaamheden mogen worden uitgevoerd door personen die kunnen aantonen over de daartoe benodigde kundigheden te beschikken. De nu voorgestelde tekst in deze paragraaf suggereert dat de bevoegdheid voor kompas controles op een licence endorsed moet zijn. Dit is een wezenlijke verarming van de huidige regels onder de OAL. Indien IVW deze endorsements moet afgeven zal dat extra werk en kosten meebrengen voor zowel IVW als de sector, dat lijkt nu juist niet de bedoeling.

## Aanvullende discussiepunten

Naast de inhoudelijke reactie op de voorgestelde MD NL-2011-002 willen we graag een aantal andere praktische zaken ter discussie stellen. Het betreft componenten die vallen onder zowel OAL1976-01/9 als de voorgestelde MD.

### 1. Kompas controle voor zweefvliegtuigen

Het voorstel voor kompas controles in deze MD is in wezen niet anders dan in de OAL en behelst in grote lijnen het uitvoeren van twee-jaarlijkse kompas controles voor die vliegtuigen waar het kompas een verplicht instrument is. In de zweefvliegerij betreft dat zweefvliegtuigen met hulpmotor.

1. In de grote luchtvaart wordt een kompas controle enkel nog uitgevoerd als een van de bullets, zoals beschreven in de MD appendix B.6.d, van toepassing is. Waarom zijn de regels in de MD restrictiever? En welk nut dient dit?
2. Zweefvliegtuigen met een turbo gebruiken deze voor hoogtewinning. Ook deze motoren worden niet gebruikt voor langdurig koersvliegen. Tevens geldt ook hier dat vliegen altijd onder VFR condities gebeurt. Zeker bij deze type zweefvliegtuigen geldt dat de motor gebruikt wordt om naar betere thermische gebieden te vliegen.
3. Zweefvliegtuigen met een zelfstarter gebruiken over het algemeen de motor om te kunnen starten van een (zweef)vliegveld, of om hoogte te winnen. Een zweever met motor zal niet gebruikt worden voor langdurig koersvliegen met motor. Tijdens het gebruik van de motor zal gevlogen worden volgens de VFR regels en aan de hand van grondkenmerken of richting wolken waar thermiek verwacht wordt.

Uit genoemde situaties 2 en 3 blijkt dat zweefvliegtuigen op een andere manier en met een ander doel gebruik maken van de motor dan gebruikelijk is in de gemotoriseerde vliegerij.

Hierbij willen wij dan ook verzoeken om zweefvliegtuigen met hulpmotor (niet zijnde TMG's), waarvan de kompas controle valt onder de MD uit te sluiten van een verplichte twee-jaarlijkse controle. Ons inziens is het voldoende om een kompas controle voor deze categorie vliegtuigen enkel te verplichten indien één of meer van de punten uit Appendix B.6.d. van toepassing is.

### 2. Aanbeveling Winter instrumenten

Volgens de aanwijzingen van de meeste Winter instrumenten, volstaat het om de hoogte- en snelheidsmeters jaarlijks te lektesten. Daarnaast beveelt Winter aan om het instrument elke 5 jaar ter controle naar de fabrikant te sturen. Sinds de introductie van OAL1976-01/9 is deze aanbeveling, op onduidelijke gronden, uitgelegd als een verplichting.

Er zijn clubs die de statische- en stuwdruk systemen en instrumenten jaarlijks lektesten waarbij de aflezingen van de instrumenten tegen twee-jaarlijks gecalibreerde hoogte- en snelheidsmeters worden gecontroleerd. In deze gevallen voegt de 5 jaarlijkse aanbeveling niets toe aan de veiligheid of nauwkeurigheid van de instrumenten. Een foutieve aanwijzing of andere afwijking tussen het gecalibreerde en geteste instrument komt namelijk al veel eerder aan het licht.

Hierbij willen wij dan ook het verzoeken om de aanbeveling van Winter niet langer als verplichting maar als aanbeveling te implementeren.

**Met vriendelijke groeten,**

Namens KNVvL Commissie Technische Zaken

*Frank Beemster*

*Hein van Leeuwen*

*Hugo Ording*

*Mark Verhagen*