

Comment Response Document

behorende bij Proposed Maintenance Directive NL-2011-002 betreffende 'Periodic functional check requirements'

Hieronder een samenvatting van de commentaren vanuit de sector op de Proposed Maintenance Directive die is gepubliceerd voor inspraak op 09 augustus 2011 en gesloten voor commentaar op 07 oktober 2011 en de reactie van IVW daarop.

In totaal zijn er van 19 personen commentaren ontvangen. Deze personen zijn veelal ARC inspector en/of betrekken een senior functie in een CAMO organisatie er werken met name in de sectoren general aviation, ballonnen, zweefvliegtuigen. Per onderwerp zijn de reacties hieronder gebundeld.

#	Commentaar op Concept MD	Van	Reactie IVW
1	Verzoek om MD in het Fries uit te geven.	Persoon	Niet geaccepteerd. AWB Artikel 2:6 tweede lid staat het gebruik van een andere taal toe. Engels is de voertaal in de luchtvaart.
2	Gebruik van definitie 'design holder'	CAMO	Geaccepteerd. In MD is Part C toegevoegd waarin de termen zijn gedefinieerd. Term is overeenkomstig Part-21.
3	Appendix A: Gebruik van term 'instruction' in plaats van 'functional check'. 'Leak Check' is 'functional check'.	CAMO	Niet geaccepteerd. Instructions for Continued Airworthiness is de gehanteerde term uit Part-21. 'Leak check' is algemeen geaccepteerde term.
4	Appendix A Table 1: Duidelijke verwijzing bij Magnetic Compass naar de conditional maintenance in AMC 6	CAMO	Niet geaccepteerd. Er wordt vanuit de eis niet direct naar een AMC verwezen.
5	Appendix A Table 2: Add 'System' bij 'Barometric Altimeter' in Table 2 ref 1.	CAMO	Geaccepteerd. Doel is om het juiste werking van het system te verifiëren en het component te kalibreren.
6	Appendix A Table 2 ref 3 (Radio Identification):. Dit is 'Operational check' i.p.v. 'Functional check'	CAMO	Geaccepteerd. Gebruikte term was incorrect en aangepast.
7	Appendix A Table 2 ref 4 (magn. Compass): dit is functional check	CAMO	Geaccepteerd. Gebruikte term was incorrect en aangepast.
8	Appendix B item 3: 'inconsistency with the header. off-wing / on-aircraft. On-wing is most used'	CAMO	Geaccepteerd. Consistentie in de gebruikte termen.

Comment Response Document

behorende bij Proposed Maintenance Directive NL-2011-002 betreffende 'Periodic functional check requirements'

9	Appendix B item 3: 'Impossible. The reason for the instructions is to ensure that the system works on-wing. This to ensure that the interfaces with for example the antenna, wiring and instrument is OK.'	CAMO	Deels geaccepteerd. De intentie van de functional check is inderdaad om zeker te stellen dat het gehele systeem functioneert. De provisie in het AMC schrijft daartoe ook voor dat er aanvullende checks gedaan kunnen moeten worden.
10	Appendix B item 4: [Transponder functional check] 'is an operational check'	CAMO	Geaccepteerd. De definitie volgend in Part C van de MD, is het een Operational Check.
11	Appendix B item 5: [ELT functional check is an] 'operational check'	CAMO	Geaccepteerd. De definitie volgend in Part C van de MD, is het een Operational Check.
12	Appendix B: 'Where is the AMC for M&B instructions? For example containing the information of where and conditions, but also that the weighing must be reconsidered after installation of new equipment or painting the aircraft'	CAMO	Niet geaccepteerd. De intentie van de MD is om periodieke eisen vast te stellen. Het vaststellen van de Mass en CoG na wijzigingen op het luchtvaartuig valt niet onder de MD.
13	De MD lijkt inhoudelijk vrij duidelijk. het grootste probleem dat ik zie zit in de vraag wanneer hij van toepassing is. Ook bij OAL 1976-01/9 gaf dit al discussies. Het feit dat de MD in het engels gesteld is komt de duidelijkheid op dit punt zeker niet ten goede.	ARC inspector	Niet geaccepteerd. Bij de inwerkingtreding (15 maanden na afgifte) is hiermee rekening gehouden. Dit geeft de operator voldoende tijd om de aanpassing tijdens de jaarlijkse periodic review van het onderhoudsprogramma te verwerken. Niet geaccepteerd. AWB Artikel 2:6 tweede lid staat het gebruik van een andere taal toe. Engels is de voertaal in de luchtvaart.
14	Appendix A: The design holders' instructions for continuing airworthiness prevail over this MD. Only if the design holder does not specify any requirements for periodic functional check of the specific systems, then the requirements in this MD apply.	ARC inspector	Niet geaccepteerd. De tekst in MD is afdoende.

Comment Response Document

behorende bij Proposed Maintenance Directive NL-2011-002 betreffende 'Periodic functional check requirements'

	<p>In de praktijk ken ik vier situaties, waarvan alleen de eerste twee duidelijk geregeld zijn:</p> <p>1- De fabrikant geeft aan met welk interval periodiek onderhoud moet plaatsvinden. in dit geval is de MD niet van toepassing, de aanwijzingen van de fabrikant moeten worden gevolgd.</p> <p>2- De fabrikant geeft geen enkele aanwijzing over periodiek onderhoud in dit geval moeten de aanwijzingen van de MD gevolgd worden.</p> <p>3- De fabrikant geeft aan dat er geen periodiek onderhoud noodzakelijk is. dit komt o.a. bij sommige transponders voor. Tot nu toe is de meest voorkomende uitleg dat in dit geval de MD niet gevolgd hoeft te worden omdat de fabrikant het benodigde onderhoud heeft gespecificeerd. Volgens anderen moet de MD juist wel gevolgd worden omdat de fabrikant geen interval geeft. De tekst is hier niet duidelijk over.</p> <p>4- Er is geen documentatie van de fabrikant beschikbaar. Dit komt met name bij snelheidsmeters en hoogtemeters van oude(re) vliegtuigen voor. Deze gevallen worden in de praktijk veelal gelijk gesteld met de situatie dat de fabrikant geen aanwijzingen geeft, en als alternatief voor de ontbrekende documentatie wordt de MD gevolgd. Het is niet duidelijk of dit ook de bedoeling van de MD is.</p> <p>Ik zou dan ook graag zien dat de tekst van appendix A punt 1 uitgebreider en explicieter wordt zodat er voor alle vier de genoemde situaties duidelijkheid ontstaat.</p>		
15	<p>Slechts in Appendix A van de MD wordt duidelijkheid verstrekt omtrend de eisen voor vliegtuigen welke op basis van een MSG-3 AMP onderhouden worden. Het is duidelijk dat note 1 van toepassing is zodra de TC houder refereert naar nationale eisen, echter is het wenselijk om dit in de applicability sectie vd MD te vermelden om eventuele onduidelijkheden te voorkomen.</p>	CAMO	Niet geaccepteerd. De applicability van de MD dekt alle luchtvaartuigen dus ook degene met een MSG-3 AMP.

Comment Response Document

behorende bij Proposed Maintenance Directive NL-2011-002 betreffende 'Periodic functional check requirements'

16	<p>in paragraaf 7b staat de volgende tekst;</p> <p>These persons and organisations are not required to have the particular amateur built aircraft on their approved scope, as long as they are endorsed with a license or organisation approval to perform these tasks on technically similar aircraft.</p> <p>Er is geen paragraaf aanwezig over Annex II vliegtuigen. Is bovenstaande zin ook van toepassing op Annex II vliegtuigen (betreffende deze MD)?</p>	CAMO	<p>Niet geaccepteerd. Paragraaf 7b is juist bedoeld voor vliegtuigen die onder Annex II vallen.</p>
17	<p>In paragraaf 4 staat:</p> <p>4. AMC – Instructions for transponder functional check Functional checking of the transponder is required, as part of the radio identification equipment check. For this transponder testing, please follow the instructions in EASA SIB 2011-15, Appendix 1, which are provided to minimise the hinder such testing causes to air traffic control, with the following amendments for tests in FIR Amsterdam:</p> <p>a) Instead of contacting the local air traffic control unit as indicated in paragraph b of this appendix, the ATC The Netherlands Operational Helpdesk should be contacted: Tel: + 31 (0)20 406 2201 0700 – 1830 LT on weekdays 0700 – 1700 LT during weekends Fax: + 31 (0)20 406 3672 Email: ops_helpdesk@lvnl.nl</p> <p>Het lijkt ons dat dit alleen van toepassing is als er een pitot static test gelijk met de transponder test wordt gedaan. Het te testen vliegtuig lijkt dan te vliegen. Om EASA AD2006-0265 encoder test uit te voeren is het op veel transponders mogelijk deze in een testmode te zetten. De uit de encoder afgelezen hoogteinformatie is dan op de transponder uit te lezen, zonder dat de transponder op dat moment uitzendt (het lijkt ons dat er met deze test geen hinder ontstaat voor ATC). Indien de transponder niet over zo'n test mode beschikt is het mogelijk met een bij</p>	CAMO	<p>Niet geaccepteerd. Inspreker beschrijft een procedure die afwijkt van het AMC maar kan voldoen om aan de wet te voldoen. Dat is onder de MD toegestaan.</p>

Comment Response Document

behorende bij Proposed Maintenance Directive NL-2011-002 betreffende 'Periodic functional check requirements'

	<p>de transponder meegeleverde afscherm plaat de antenne af te schermen, waardoor het signaal niet uitgestraald word, en dus ook niet zichtbaar is voor ATC.</p> <p>De enige over the air test die dan nog gedaan moet worden kan op de grond worden uitgevoerd, aangevuld met de aangegeven squawk code. Het lijkt ons dat hiervoor ATC bellen ook niet nodig hoeft te zijn omdat het vliegtuig stilstaat op de grond, en dus geen interferentie geeft. Dit zou minder belastend voor de bedrijven en ATC zijn.</p>		
18	In de zweefvliegwereld hebben we uiteindelijk een werkbare situatie bereikt mbt OAL 1976-01/9. In die context vind ik MD-2011-002 in zijn huidige vorm geen verbetering.	ARC inspector	Niet geaccepteerd. Deze MD kent aanvullingen t.o.v. de OAL 76-001 welke moeten worden opgevolgd.
19	De omschrijving "Functional check requirements" is erg verwarrend. Binnen de zweefvliegwereld worden functionele checks beschouwd als tests die de eigenaar kan doen om te zien of een component naar behoren werkt (als ik de zendknop indruk en praat, ontvangt iemand anders dat dan). De term functionele test geeft mij dan ook de indruk dat elke vlieger dat zelf kan, maar als ik naar de bijbehorende taken kijk, lijkt het meer op een periodieke inspectie tegen de specificaties van de componenten. Door deze nieuwe term te introduceren wordt meteen de aloude discussie over de definitieverschillen tussen testen/inspecteren/keuren/ijken/calibreren weer nieuw leven ingeblazen.	ARC inspector	Deels geaccepteerd. In Part C is een opsomming met de gehanteerde termen opgenomen.
20	De toevoeging van MSG-3 AMP in tabel 1 maakt de zaken m.i. nodeloos ingewikkeld. Enerzijds wordt de term "non-MSG3 AMP" opgevoerd in tabel 1. In de noot onder dezelfde tabel, staat dat de MD ook geldt voor "aircraft with an MSG-3 AMP....". De bedoeling achter deze manier van formuleren ontgaat mij.	ARC inspector	Niet geaccepteerd. Bij luchtvaartuigen waar het MSG-3 proces is toegepast komt uit de aanbevelingen een periodieke check op het transponder systeem. Vergelijkbaar zijn voorbeelden dat naar de nationale wet voor het uitvoeren van druktesten op drukvaten wordt verwezen. Soms wordt daar geen specifiek termijn gegeven maar gesteld dat het termijn door de betreffende autoriteiten wordt vastgelegd. Zie bijvoorbeeld EU Verordening 1207/2011. Indien de MSG-3 aanbeveling is 'i.a.w. local authority requirements' stelt de MD

Comment Response Document

behorende bij Proposed Maintenance Directive NL-2011-002 betreffende 'Periodic functional check requirements'

			dat het termijn dan 24 maanden is.
21	Wat wordt exact bedoeld met "Radio identification"? Hoewel niet expliciet vermeld lijkt het mij duidelijk dat hiermee bedoeld wordt op transponders. Vallen volgens IVW VHF radio communicatiesets ook onder "Radio identification"?	ARC inspector	Niet geaccepteerd, Radio communicatie sets vallen buiten de MD, zoals bij de OAL 76-009 al geregeld was.
22	De periodieke weging die in de MD genoemd is valt volledig buiten de context van de rest van de MD. In de laatste regel van Appendix A staat zelfs letterlijk dat alle check requirements zoals genoemd in Table 1 van toepassing zijn op de mandatory equipment only. Aangezien "Aircraft Weight and Balance" geen equipment is en dus nooit tot de mandatory equipment kan behoren, kan iemand ook beweren dat de Aircraft Weight & Balance buiten de scope van de MD vallen.	ARC inspector	Niet geaccepteerd. Betreft een aanvullende eis afkomstig uit ICAO Annex 8.
23	Het is onduidelijk wat wordt bedoeld met "mandatory equipment". Wordt hier bedoeld op de mandatory equipment zoals door de fabrikant/TC-holder van het vliegtuig is vermeld in het vlieghandboek?	ARC inspector	Geaccepteerd. Term is opgenomen in MD Part C.
24	In de zweefvliegerij is het sinds de verschillende versies van OAL-1976-01 gebruikelijk om eerst de aanwijzingen van de TC-holder van het vliegtuig op te volgen. Indien deze aanwijzingen ontbreken, worden de aanwijzingen van de fabrikant van de betreffende component gebruikt. De MD geeft in zijn huidige vorm geen duidelijkheid of deze werkwijze acceptabel is.	ARC inspector	Niet geaccepteerd. Appendix A item 1 is duidelijk hierin.
25	De verwijzingen naar de brondocumenten zijn niet eenduidig aangezien er geen versie van de brondocumenten genoemd wordt. Hoe wordt er in de toekomst omgegaan met wijzigingen in de versies van de brondocumenten waarnaar verwezen wordt? Worden wijzigingen in de brondocumenten kenbaar gemaakt middels een nieuwe versie van de MD? Als ik als AMP inspecteur een AMP opstel wordt van mij verwacht dat ik mijn brondocumenten ook voorzie van een revisienummer en revisiedatum, hetzelfde verwacht ik van de verwijzingen in de MD.	ARC inspector	Niet geaccepteerd. Indien uit de wijziging van een brondocumenten de inhoud van de MD aangepast dient te worden, pas dan zal de MD aangepast worden. U hoeft enkel aan te tonen dat u aan de MD voldoet.
26	In Table 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 waarndaar verwezen wordt.	ARC inspector	Niet geaccepteerd. De FAR beschrijft geen specifieke testprocedure voor snelheidsmeters. Daarom is gekozen om de instructies van de component manufacturer te volgen.
27	In Table 2 punt 1: "FAR Part 43 Appendix E, Section E43.1". Waarschijnlijk wordt hier bedoeld FAR Part 43 Section 1 (ofwel FAR 43.1) én FAR Part 43 Appendix E.	ARC inspector	Geaccepteerd. Verwijzing aangepast naar FAR Part 43 Appendix E to Part 43, paragraph (b)(1).

Comment Response Document

behorende bij Proposed Maintenance Directive NL-2011-002 betreffende 'Periodic functional check requirements'

28	In Table 2 punt 5: "AC43.13 chapter 10", waarschijnlijk wordt hier bedoeld: "AC43.13-1B chapter 10". Hetzelfde geldt voor meerdere verwijzingen naar AC43.13 (behalve AC43.13-1B bestaat er ook een AC43.13-2B).	ARC inspector	Geaccepteerd. Verwijzing aangepast.
29	Ik begrijp de voordelen (en nadelen) van het opnemen van verwijzingen naar andere documenten. Ik begrijp niet waarom IVW hiermee meet met twee maten. Als AMP inspecteur wens ik dezelfde vrijheid om in de AMP's de sectie met Piloot-Eigenaar taken op te nemen als verwijzing naar de betreffende EASA Part-M lijst. Dit in tegenstelling tot de huidige praktijk, waarin bij elke AMP's het integraal opnemen van de lijst met PE taken is afgedwongen.	ARC inspector	Niet geaccepteerd. Geen aanpassing op MD.
30	<p>Als zweefvliegtechnicus en AMP/ARC inspecteur bij de KNVvL CAMO kom ik tegenwoordig steeds meer zweefkisten tegen met een hulpmotor (turbo) of met zelfstart mogelijkheden. In de regelgeving staat beschreven dat oa zweefvliegtuigen met een motor een (standby) kompas moeten hebben, welke volgens OAL 76-01/9 (en straks volgens MD-2011-2) elke 24 maanden dient te worden gecontroleerd (swing) bij afwezigheid van een fabrieksaanwijzing.</p> <p>Ik zou u willen vragen of het mogelijk is samen te bekijken of voor zweefvliegtuigen met een turbo of zelfstartmotor – in beide gevallen in te klappen in de romp – de eis van een kompas swing elke 24 maanden te laten vallen. Een soort van 'on condition' onderhoud.</p> <p>IVW heeft een procedure om on condition onderhoud aan te vragen, echter daarin wordt gevraagd naar procedures van de fabrikant. Na wat onderzoek blijkt dat fabrikanten van standby kompassen (in zweefvliegtuigen worden geen kompassystemen gebruikt) enkel onderhoudsaanwijzingen over het instrument zelf publiceren. Daarom stuur ik u deze email over hoe het in dit geval aan te pakken.</p> <p>De redenen waarom ik dit vraagstuk voorleg zijn de volgende: Te intentie van een zweefvliegtuig is hoofdzakelijk er mee te zweven. Een zelfstarter wordt gebruikt om een start uit te voeren, onafhankelijk van een lier of sleep installatie. Nadat voldoende hoogte is gewonnen wordt de motor ingeklapt en is het vliegtuig een zwever. Voor de turbo variant is een lier/sleep installatie nodig om te starten en kan de turbo gebruikt te worden als "thuiscomer" bij weinig</p>	ARC inspector	Niet geaccepteerd. Gesteld wordt dat een magnetisch kompas als geen vereist instrument gezien moet worden. Dat valt buiten de scope van deze MD. Zolang een instrument als verplicht is aangeduid dient het te werken.

Comment Response Document

behorende bij Proposed Maintenance Directive NL-2011-002 betreffende 'Periodic functional check requirements'

	<p>of geen thermiek. Officieel zijn dit type motoren ook enkel bedoelt om het glijgetal te verhogen. Bij turbulent weer is het moeilijk met een turbo te klimmen. Zweefvliegen gebeurt onder VFR condities en koers vliegen is iets wat niet gedaan wordt. Tijdens de start met een zelfstarter wordt gevlogen op basis van uitvliegprocedures, gebaseerd op grondkenmerken.</p> <p>Ik vraag deze on condition situatie specifiek niet voor TMG (touring motor gliders), aangezien dit type vliegtuigen hoofdzakelijk gebruikt worden voor motorvliegen, met de mogelijkheid deze in flight uit te zetten. Met TMG's wordt ook door gecontroleerde luchtruim gebieden gevlogen, waarbij het vliegen van een koers opgedragen kan worden.</p> <p>Hopelijk begrijp u mijn vraag en standpunt en is het mogelijk hierover een procedure in te gaan om de 24 maandelijkse kompasswing voor zwevers met hulpmotor op 'on condition' te zetten.</p>		
31	<p>De applicability van MD NL-2011-002 is onduidelijk, er wordt verwezen naar appendix A en vervolgens door verwezen naar Table 1 waar over non-MSG-3 AMPs wordt gesproken. Met daarin vervolgens een note voor MSG-3 AMPs.</p> <p><u>Hierbij een voorbeeld:</u> Check accuracy of the magnetic compass: Boeing heeft voor de 737NG geen taak (requirement) hiervoor, volgens de MSG-3 analyse destijds blijkt dit niet nodig geacht. Dit zou betekenen dat TAV de MD moet volgen voor dit requirement (volgens appendix A punt 1). Vervolgens kom je dan uit bij table 1 waar een applicability staat "AC with non-MSG-3 AMPs" met daarbij de volgende note;</p> <p>"this MD also applies to aircraft with an MSG-3 AMP where the Design Holder refers to national regulations for periodic functional check requirements of these systems"</p> <p>Boeing heeft in het MPD geen taak opgenomen voor de check van het magnetic compass, wat betekent dat er ook geen referentie is naar "national regulations".</p> <p>De interpretatie die TAV heeft is dat deze MD niet van toepassing is. Wanneer de applicability duidelijk wordt aangegeven zal de discussie weggenomen worden.</p>	CAMO (AOC)	Niet geaccepteerd. Er zijn situaties bekend waarin MRB Reports bij een taak een interval stellen van " according to National regulations". Daartoe is de opmerking opgenomen.

Comment Response Document

behorende bij Proposed Maintenance Directive NL-2011-002 betreffende 'Periodic functional check requirements'

32	<p>1. Appendix A. Punt 1. Mag een Equipment of Component Manufacturer ook worden gezien als Design Holder. Dit lijkt vanzelfsprekend omdat deze termen binnen de oude OAL beide worden gebruikt en daarbij ook een specifieke betekenis hebben. Geldt dit ook binnen de MD.</p> <p>Punt 3. Als de intervals van MD NL-2011-001 allowed zijn, dan is deze MD dus niet verplicht. Is alleen noemen in het AMP, of alleen daar stellen dat de MD vrijwillig van toepassing is, voldoende ?</p> <p>Punt 6. Mag mandatory equipment worden gelezen als die equipment die door de vliegtuig TC houder via het AFM verplicht is gesteld of die eventueel door de van toepassing zijnde autoriteit verplicht is gesteld via een AD, MD etc.</p> <p>2. Table 1. In een zweefvliegtuig zit geen auto pilot. Radio navigation eisen lijken daarmee niet van toepassing bij zweefvliegtuigen.</p> <p>3. Table 2. Punten 1, 2, 3, 5. Hier worden genoemd: Design holder, Component manufacturer en TC-holder. Deze begrippen moeten worden gedefinieerd om onduidelijkheden te voorkomen.</p> <p>Punt 4. Tot nu toe is het aanbrengen van een compass deviation card alléén verplicht als na correctie een van de koersafwijkingen groter is dan 5 graden. Voor zweefvliegtuigen met (hulp)motor is dit volstrekt acceptabel. Kan worden aangegeven waaraan de eis is ontleend dat een dergelijke card nu altijd lijkt te moeten worden aangebracht. In het verleden was IVW altijd een voorstander van de card echter nooit kon worden aangegeven waar een eventuele verplichting zijn oorsprong vond. (Het kan toch geen hobby binnen de voorschriften zijn?). Ook door IVW goedgekeurd cursusmateriaal nu verplicht aanpassen?</p> <p>4. AMC 7. Algemeen: Tot nu toe geldt dat bepaalde werkzaamheden mogen</p>	CAMO (ZWF)	<p>Niet geaccepteerd. De inspreker geeft geen voorstel tot aanpassing. Een Design Holder is anders dan een OEM. Zie definitie in MD Part C.</p> <p>Niet geaccepteerd. MD NL-2011-001 gaat over toegestane afwijkingen. Deze MD NL-2011-002 gaat over minimale eisen.</p> <p>Deels geaccepteerd. Definitie van mandatory equipment is opgenomen in MD Part C.</p> <p>Genoteerd.</p> <p>Accepteerd. Definitie van mandatory equipment is opgenomen in MD Part C.</p> <p>Deels geaccepteerd. De van toepassing zijnde Certification Specification geeft in artikel CS XX.1527 aan dat er een plackard moet zijn, en afhankelijk van het betreffende Certification Specification , wat de afwijking is.</p> <p>Niet geaccepteerd. AMC stelt dat de</p>
----	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Comment Response Document

behorende bij Proposed Maintenance Directive NL-2011-002 betreffende 'Periodic functional check requirements'

	<p>worden uitgevoerd door personen die kunnen aantonen over de daartoe benodigde kundigheden te beschikken. De nu voorgestelde tekst in AMC 7 suggereert dat de compass calibration bevoegdheid nu op een licence endorsed moet zijn (door IVW??). Dit is een wezenlijke verarming van de huidige regels onder de OAL. Het levert ook extra werk op voor IVW en dat lijkt nu juist niet de bedoeling. Verder zal het door de IVW bijdrage waarschijnlijk tot kostenstijging binnen de zweefvliegwereld aanleiding geven. Ook dit is niet gewenst. Opm.: EZT bevoegdheden zijn ook niet endorsed op een licence.</p> <p>Verder: Het verbaast ons dat de tekst van de MD alleen in het engels beschikbaar lijkt te gaan komen. Is dit onderdeel van een nieuwe benadering? Toegestaan door EASA?</p> <p>Ook: In de MD wordt alleen gesproken over ZvT en niet meer over de AML houder. Zo bedoeld?</p> <p>En: Zijn de teksten voor wegen en transponderkeuringen bedoeld te gelden als er door TC Houder of component leverancier geen info over testeisen wordt gegeven?</p>		<p>persoon 'endorsed' moet zijn op het betreffende luchtvaartuig/Group. M.a.w. een AML houder met enkel Group 6 kan geen compass swing op een zeefvliegtuig vrij geven.</p> <p>AWB Artikel 2:6 tweede lid staat het gebruik van een andere taal toe. Engels is de voertaal in de luchtvaart.</p> <p>Niet geaccepteerd. Hedendaags is de ZVT volgens nationale wet een bevoegd persoon. EU verordening 1149/2011 is nog niet volledig van kracht. MD niet aangepast.</p> <p>Niet geaccepteerd. Zie Appendix A item 1.</p>
33	<p>Om te beginnen zou ik bezwaar willen maken tegen het feit dat deze MD alleen in het Engels beschikbaar is.</p> <p>Volgens de Algemene wet bestuursrecht AFDELING 2.2. Gebruik van de taal in het bestuurlijk verkeer Art. 2:6: "Gebruiken Bestuursorganen en onder hun Verantwoordelijkheid werkzame personen de Nederlandse taal, tenzij bij wettelijk voorschrift anders is bepaald".</p> <p>Alvorens u stelt dat hierin afgeweken mag worden indien dit geen derden schaadt en het de doelmatigheid ten goede komt zou ik alvast twee punten naar voren willen brengen</p>	AML houder	<p>Niet geaccepteerd. AWB Artikel 2:6 tweede lid staat het gebruik van een andere taal toe. Engels is de voertaal in de luchtvaart.</p>

Comment Response Document

behorende bij Proposed Maintenance Directive NL-2011-002 betreffende ‘Periodic functional check requirements’

	<p>Punt 1 Voor wat betreft het schaden van derden: Misinterpretatie van onduidelijke regelgeving en gebrek aan informatie heeft in het verleden het nodige leed veroorzaakt. Het is de taak en plicht van IVW om door goede en duidelijke informatie voorziening de hierdoor veroorzaakte schade tot een minimum te beperken en het afwijken van bovengenoemd artikel geeft hierin geen pas</p> <p>Punt 2 Voor wat betreft de doelmatigheid : Aangezien IVW aan half vliegend Nederland te kennen heeft gegeven ondanks eerder behaalde examens geen al te groot vertrouwen te hebben in hun beheersing van de Engelse taal en derhalve het gebruik tijdens de vlucht van deze taal per 1 maart te verbieden tenzij door middel van een aanvullend examen bewezen wordt deze taal te beheersen of zoals in veel gevallen slechts voor beperkte duur te beheersen ,lijkt het mij zeer curieus als IVW aanneemt dat deze MD in de Engelse taal doelmatiger is. Dit aangezien deze MD deels de zelfde groep mensen bereikt en deels een nog grotere groep betrokkenen bereikt , waaronder de ambtenaren van IVW zelf, waarvoor geen enkel bewijs is van de ,al dan niet tijdelijke, beheersing van de Engelse taal</p> <p>Kortom: Het betreft hier Nationale regelgeving uitgegeven onder een bevoegdheid volgens de Nederlandse wet luchtvaart door Nederlandse ambtenaren mbt in Nederland geregistreerde luchtvaartuigen en er is geen enkele reden deze op te stellen anders dan in de Nederlandse taal.</p>		
34	<p>In uw PMD wordt bij afwezigheid van instructies van de TC houder veelvuldig verwezen naar AC43-13 van de FAA, dit ondanks dat zowel IVW als EASA de sector keer op keer duidelijk gemaakt heeft dat deze AC43-13 niet als “Approved Data” aangemerkt kan worden. Het lijkt mij uiterst inconsequent als IVW dit nu voor eigen gebruik wel toestaat tenzij uw dienst bij deze alsnog de volledige AC43 als approved data aanmerkt</p>	AML houder	Niet geaccepteerd. De MD verwijst in de specifieke gevallen naar FAA AC 43.13-1B. Daarmee is niet gesteld dat AC 43.13-1B als geheel als approved data is beschouwd.
35	<p>Onder de kop Reason par. 1 op het voorblad wekt u onterecht de indruk dat de later in tabel 1 genoemde termijn van 4 jaar voor het wegen van vliegtuigen</p>	AML houder	Niet geaccepteerd. ILT vervult middels het stellen van het interval voor wegen de

Comment Response Document

behorende bij Proposed Maintenance Directive NL-2011-002 betreffende 'Periodic functional check requirements'

	<p>ingegeven wordt door ICAO Airworthiness Manual Doc 9760 (AN/967) Volume I, 4.2 of Appendix C to chapter 5 , dit is natuurlijk niet de gehele waarheid. Icao geeft met deze appendix C wel aan dat een dergelijke termijn gesteld kan worden maar stelt niet een daadwerkelijke termijn vast, zodat net zo goed 5 jaar, 10 jaar, "volgens TC houder" of "Niet van Toepassing" opgenomen zou kunnen worden. Ook hanteert ICAO een indeling mbt maximum startgewichten en specifiek gebruik van vliegtuigen die niet in uw zogenaamde "ensure Compliance with" terug te vinden is. Tot op heden geeft de eerste zin van Par 4.2 "unless otherwise approved by the CAA" u de gelegenheid hier in zijn geheel van af te zien en gewoon het tot nog toe gevoerde beleid, waarbij alleen op aanwijzing van de TC Houder periodiek gewogen wordt, voort te zetten.</p>		<p>ICAO aanbeveling. Afwijken van deze MD kan op basis van MD NL-2010-001, Alternatief Onderhoud.</p>
36	<p>Als laatste punt hierover: U had bij het lezen van genoemde manual kunnen vast stellen dat de internationaal afgesproken en gehanteerde term niet Weight maar Mass is en als u dan toch zo graag leuk een beetje internationaal wilt doen is het misschien een idee om u ook aan deze afspraken te binden. Ikzelf zie hierin nogmaals een aanwijzing mijn eerdere bezwaren tegen het door u gekozen taalgebruik ter harte te nemen</p>		<p>Geaccepteerd. Correcter is de term Mass & Balance volgens ICAO Annex 8. De term Weight werd voorheen gebruikt omdat er helaas geen mogelijkheid om direct de massa te bepalen van een luchtvaartuig vanwege de grote omvang van luchtvaartuigen. Daartoe heeft ICAO gekozen om het gewicht (in Newton) te bepalen met behulp van gekalibreerde weegschalen, die vervolgens zijn om te rekenen naar de Massa (in kg). Desalniettemin, MD aangepast van Weight naar Mass.</p>
37	<p>In tabel 1 stelt u dat vliegtuigen bij afwezigheid van aanwijzingen van de TC Houder alsnog periodiek elke 48 maanden weging en zwaartepuntbepaling dient plaats te vinden. In het verleden heeft deze periodieke weging bij gebrek aan deze aanwijzingen nooit plaats gevonden in is ook nooit gemist. Het is derhalve heel wel mogelijk dat de TC houder bij de opstelling van zijn aanwijzingen weloverwogen besloten heeft het wegen achterwege te laten, dit aangezien er in de ogen van deze TC Houder geen enkele reden is om aan te nemen dat hierin over tijd zonder aanleiding verandering in plaats vind</p>		<p>Niet geaccepteerd. ILT vervult middels het stellen van het interval voor wegen de ICAO aanbeveling. Afwijken van deze MD kan op basis van MD NL-2010-001, Alternatief Onderhoud.</p>

Comment Response Document

behorende bij Proposed Maintenance Directive NL-2011-002 betreffende ‘Periodic functional check requirements’

38	<p>Tabel 2 Ref 1</p> <p>Het is mij onduidelijk of u met speed indication systems ook Vertical speed indication systems bedoeld</p>	<p>Genoteerd. De inspreker geeft een correcte interpretatie van de term.</p>
39	<p>Tabel 2 Ref 4 Kompas kalibratie</p> <p>Los van mijn eerdere bezwaren tegen het gebruik van AC43-13 vraag ik mij in gemoede af of er iemand bij uw dienst ooit gelezen heeft wat er in AC43, mbt tot kompassen, voor aanwijzingen gegeven worden. Ik citeer : “With the aircraft facing North and the person in the cockpit running the engine(s) at 1000 rpm, a mechanic, standing approximately <u>30 feet in front</u> of the aircraft” enz enz. Ik weet niet of u weet hoe snel een vliegtuig een afstand van ca 9 – 10 meter kan afleggen als het per ongeluk door de remmen schiet en misschien vindt u dat een dergelijk voorschrift op lange termijn in het algemeen een soort darwiniaanse verbetering van onze genetische poel en in het bijzonder een stijging van het gemiddeld intelligentie niveau van het onderhouds personeel met zich mee brengt, maar eerlijk gezegd denk ik niet dat uw dienst de verantwoordelijkheid zal willen nemen van een dergelijk onnozel voorschrift</p>	<p>Niet geaccepteerd. De MD verplicht niet de gehele FAA AC 43-13 te volgen.</p>
40	<p>7. AMC – Appropriately approved persons and organisations</p> <p>MBT kompas kalibratie</p> <p>Op dit moment is het compenseren van een kompas geen Complex onderhoud en kan het door een Part 66 houder worden vrijgegeven. Mijns inziens is er mbt het compenseren van een kompas geen wezenlijk verschil tussen een Ela 1 vliegtuig en een in de categorie “Others”</p> <p>Daarbij is het sinds ik betrokken ben bij het onderhoud van vliegtuigen in de afgelopen 20 jaar als volgt gegaan mbt het compenseren van kompassen :</p> <p>Toen ik mijn bevoegdheid kreeg mocht ik het , na enkele jaren mocht ik het niet meer maar eigenlijk ook wel omdat anders de betreffende ambtenaar het terrein van mijn toenmalige werkgever diende te verlaten. Vervolgens begon ik voor mijzelf en mocht het echt niet meer, niet in de laatste plaats omdat de voorgeschreven cursus reeds lange tijd ter ziele was. Toen kregen we in eens een Part 66 licence en mocht heel Europa het behalve ik en nadat uw dienst, zoals</p>	<p>Niet geaccepteerd. Part-66.A.20(b) is voor elk type onderhoud op luchtvaartuigen met een EASA CofA van toepassing.</p>

Comment Response Document

behorende bij Proposed Maintenance Directive NL-2011-002 betreffende ‘Periodic functional check requirements’

	uw dienst in uw brief aan betrokkenen van 17 november 2009 zelf stelde, dat hierdoor de AML`s te complex werden heeft u zelf besloten, ik citeer: “Direct afleesbaar Kompas compenseren valt onder zowel B1 als B2 en wordt bij conversie niet meer als limitatie gehanteerd”, mag ik het op dit moment wel. U begrijpt hopelijk zelf ook wel dat als houders van een part 66 licence straks ineens kompassen van vliegtuigen boven de 1000 kg niet meer mogen compenseren bovenstaande opsomming een nog minder consequente uitstraling krijgt.		
41	7. AMC – Appropriately approved persons and organisations Mbt zweefvliegtuigen Veel CS 22 vliegtuigen, veelal maar niet alleen TMG`s, worden door houders van een Part 66 licence onderhouden, de tabel in deze paragraaf zou ook moeten aangeven dat genoemde werkzaamheden naast ZVT`s ook door part 66 houders vrijgegeven kunnen worden		Niet geaccepteerd. Part-66 heeft bij tijde van schrijven van de MD (juli 2012) nog geen mogelijkheid een AML af te geven voor CS-22 (ELA1/sailplanes/TMG) .
42	7. AMC – Appropriately approved persons and organisations Wegen : Los van mijn eerdere bezwaren mbt de rechtvaardiging van een periodieke weging waar dit niet reeds door de TC Houder is voorgeschreven : Wegen van vliegtuigen valt niet direct onder “complex maintenance” en kan op dit moment onder Part 66 worden vrijgegeven. Uitsluiten van de categorie others is wederom een onwenselijke beperking op de bevoegdheden van een Part 66 houder		Niet geaccepteerd. Voor wegen zijn gekalibreerde weegschalen nodig. Part-M Appendix VII, Complex Maintenance Tasks, item 5(a) bepaalt date en onderhoudstaak als Complex Maintenance wordt gezien indien er ‘specialised tooling, equipment or facilities’ benodigd zijn. (Ref MA801(b)).
43	b) For aircraft referred to in Annex II of the Basic Regulation: het op de “Scope” hebben of het hebben van licentie “endorsement” voor “Technically similar Aircraft” is een volstrekt overbodige beperking ,Het uitvoeren van de in deze PMD genoemde taken zijn van algemene aard en worden mbt tot de uitvoering niet beïnvloed door het materiaal of bouwwijze van het betreffende luchtvaartuig Ieder bedrijf met de erkenning dan wel iedere licentie houder met de bevoegdheid om de in deze MD genoemde taken uit te voeren moet deze taken		Niet geaccepteerd. De vergelijking wordt getrokken met luchtvaartuigen die onder Basic Regulation vallen: MA801(b) en daarmee Part-66, is van toepassing.

Comment Response Document

behorende bij Proposed Maintenance Directive NL-2011-002 betreffende 'Periodic functional check requirements'

	aan amateurbouw of MLA luchtvaartuigen kunnen uitvoeren ongeacht bouwwijze, materiaal of "technische gelijkwaardigheid"		
44	<p>Als laatste een punt van algemene orde</p> <p>Bij 6 AMC instructies voor magnetisch kompas brengt u het volgende aan de orde: "Designated compass compensation areas should be treated by maintenance providers in the same way as special equipment requiring calibration for the performance of maintenance." Met name voor diegene die buiten de structuur van een bedrijfserkenning hun werk doen en de zeer onregelmatig daarop toeziende ambtenaren van uw dienst is er zeer veel onduidelijkheid over hoe om te gaan met wat deze ambtenaren dan Speciaal gereedschap plegen te noemen. Meestal doen zij dit zonder verder aan te geven wat hieronder wordt verstaan en welke eisen hieraan gesteld worden. Zeer weinig vliegtuigfabrikanten geven hier aanwijzingen over en de inzichten bij uw ambtenaren zijn op zijn zachts gezegd variabel en talrijk, waarbij talrijk een getal is ongeveer gelijk aan het aantal, al dan niet vrijwillig, geconsulteerde ambtenaren +3</p> <p>Aangezien het onderwerp van deze MD "Periodic functional check requirements" is en u met mbt de Kompas compenseer plaats toch al verwijst naar deze onduidelijke zo niet niet bestaande "requirements", is misschien het moment daar om duidelijk te zijn in, bij afwezigheid van aanwijzingen van de TC Houder, het hoe, hoe vaak en volgens welke normen van deze "requirements" Bij voorkeur dan niet alleen mbt de compenseerplaats maar in ieder geval ook voor de apparatuur benodigd voor de in deze MD genoemde taken en liefst uitgebreid met alles wat uw dienst dan zo nodig onder speciaal gereedschap pleegt te scharen</p>		Niet geaccepteerd. De opmerking valt buiten de scope van de MD.
45	Diverse opmerkingen m.b.t. het periodiek interval voor wegen		<p>Geaccepteerd. Periodiek wegen van luchtvaartuigen is aangepast.</p> <p>De berekening is als volgt:</p>

Comment Response Document

behorende bij Proposed Maintenance Directive NL-2011-002 betreffende 'Periodic functional check requirements'

			<ul style="list-style-type: none"> - Voor CAT operators is periodiek wegen geregeld middels de Operationele verordeningen . - Voor Commercial Operations is in EASA Opinion 02-2012, Part – SPO, Part-NCO, Part-NCC, article POL.105 de eisen opgenomen m.b.t. het verkrijgen van de actuele Mass & balance. Periodiek wegen is hierin niet verplicht gesteld. Derhalve is het niet redelijk dat voor privégebruik en/of non-EASA luchtvaartuigen periodiek wegen te verplichten. - Voor luchtvaartuigen met een ICAO of Special BvL is voor wegen op vier jaar gesteld.
46	<p>Wij hebben een tweetal opmerkingen over de MD:</p> <p>in paragraaf 7b staat de volgende tekst;</p> <p>These persons and organisations are not required to have the particular amateur built aircraft on their approved scope, as long as they are endorsed with a license or organisation approval to perform these tasks on technically similar aircraft.</p> <p>Er is geen paragraaf aanwezig over Annex II vliegtuigen. Is bovenstaande zin ook van toepassing op Annex II vliegtuigen (betreffende deze MD)?</p>	CAMO+	Niet geaccepteerd. Paragraaf 7b is juist bedoelt voor Annex II luchtvaartuigen.
47	<p>In paragraaf 4 staat:</p> <p>4. AMC – Instructions for transponder functional check Functional checking of the transponder is required, as part of the radio identification equipment check. For this transponder testing, please follow the instructions in EASA SIB 2011-15, Appendix 1, which are provided to minimise the</p>		Niet geaccepteerd. Inspreker beschrijft een alternatieve manier om onderhoud uit te voeren. Geen aanpassing aan MD benodigd.

Comment Response Document

behorende bij Proposed Maintenance Directive NL-2011-002 betreffende 'Periodic functional check requirements'

	<p>hinder such testing causes to air traffic control, with the following amendments for tests in FIR Amsterdam:</p> <p>a) Instead of contacting the local air traffic control unit as indicated in paragraph b of this appendix, the ATC The Netherlands Operational Helpdesk should be contacted: Tel: + 31 (0)20 406 2201 0700 – 1830 LT on weekdays 0700 – 1700 LT during weekends Fax: + 31 (0)20 406 3672 Email: ops_helpdesk@lvnl.nl</p> <p>Het lijkt ons dat dit alleen van toepassing is als er een pitot static test gelijk met de transponder test wordt gedaan. Het te testen vliegtuig lijkt dan te vliegen. Om EASA AD2006-0265 encoder test uit te voeren is het op veel transponders mogelijk deze in een testmode te zetten. De uit de encoder afgelezen hoogteinformatie is dan op de transponder uit te lezen, zonder dat de transponder op dat moment uitzendt (het lijkt ons dat er met deze test geen hinder onstaat voor ATC).</p> <p>Indien de transponder niet over zo'n test mode beschikt is het mogelijk met een bij de transponder meegeleverde afscherm plaat de antenne af te schermen, waardoor het signaal niet uitgestraald word, en dus ook niet zichtbaar is voor ATC.</p> <p>De enige over the air test die dan nog gedaan moet worden kan op de grond worden uitgevoerd, aangevuld met de aangegeven squawk code. Het lijkt ons dat hiervoor ATC bellen ook niet nodig hoeft te zijn omdat het vliegtuig stilstaat op de grond, en dus geen interferentie geeft. Dit zou minder belastend voor de bedrijven en ATC zijn</p>		
48	<p>De applicability van MD NL-2011-002 is onduidelijk, er wordt verwezen naar appendix A en vervolgens door verwezen naar Table 1 waar over non-MSG-3 AMPs wordt gesproken. Met daarin vervolgens een note voor MSG-3 AMPs.</p> <p><u>Hierbij een voorbeeld:</u> Check accuracy of the magnetic compass: Boeing heeft voor de 737NG geen taak</p>		<p>Niet geaccepteerd. De opmerking valt buiten de scope van de MD. De zienswijze van de inspreker is correct. Aanpassing van MD is niet nodig geacht.</p>

Comment Response Document

behorende bij Proposed Maintenance Directive NL-2011-002 betreffende 'Periodic functional check requirements'

	<p>(requirement) hiervoor, volgens de MSG-3 analyse destijds blijkt dit niet nodig geacht. Dit zou betekenen dat TAV de MD moet volgen voor dit requirement (volgens appendix A punt 1). Vervolgens kom je dan uit bij table 1 waar een applicability staat "AC with non-MSG-3 AMPs" met daarbij de volgende note;</p> <p>"this MD also applies to aircraft with an MSG-3 AMP where the Design Holder refers to national regulations for periodic functional check requirements of these systems"</p> <p>Boeing heeft in het MPD geen taak opgenomen voor de check van het magnetic compass, wat betekent dat er ook geen referentie is naar "national regulations".</p>		
49	<p>Middels deze brief wil ik graag commentaar leveren op de draft van de Maintenance Directive 2011-002. Naar mijn mening kunnen een aantal zaken duidelijker uitgelegd worden. Er is dan geen discussie mogelijk of een bepaald apparaat of systeem nu wel of niet onder de verplichting van deze MD valt.</p> <p>Er wordt in tabel 1 gesproken over "radio navigatie" en "radio identificatie" apparatuur. Door gebruik te maken van deze termen kan er een discussie ontstaan over welke apparatuur hier allemaal onder valt. Door de apparatuur en systemen die onder bovenstaande noemers vallen bij naam te noemen, verdwijnt de mogelijkheid tot discussie.</p> <p>Een voorbeeld hiervan is TCAS. Behoort dit systeem onder de noemer "radio identificatie" of niet? Voor bepaalde vliegtuigen is TCAS een verplicht systeem. Maar de MD geeft niet duidelijk aan of dit systeem periodiek getest dient te worden.</p> <p>Dit zelfde geldt voor GPS/FMS. Behoren deze systemen periodiek getest te worden omdat ze onder de noemer "radio navigatie" vallen? Voor de kleine luchtvaart is een GPS/FMS niet verplicht. Maar voor grotere vliegtuigen is dat wel als dat in de MMEL/MEL vermeld staat.</p>	145	Deels geaccepteerd. In MD Part C is een definitie opgenomen voor 'mandatory equipment'.
50	In Appendix A note 6 staat vermeld dat de MD alleen van toepassing is op	145	Niet geaccepteerd. De opmerking valt

Comment Response Document

behorende bij Proposed Maintenance Directive NL-2011-002 betreffende 'Periodic functional check requirements'

	<p>verplichte apparatuur. Voor een onderhoudsorganisatie is het niet altijd duidelijk welke apparatuur verplicht is of niet. Veel hangt af of een vliegtuig VFR of IFR geregistreerd is. Deze informatie is niet of niet altijd voorhanden waardoor de onderhoudsorganisatie afhankelijk is van derden om deze informatie te verschaffen. Zeker in de kleine luchtvaart is dat een probleem. Een eigenaar van een vliegtuig is veelal niet op de hoogte van dit soort zaken en kan dan ook geen antwoord geven op de vragen.</p>		<p>buiten de scope van de MD. De MD wordt niet aangepast.</p>
51	<p>Als laatste vind ik dat Appendix B note 2 te veel ruimte biedt. Er wordt gesteld dat de MD alleen geldt voor verplichte apparatuur, maar dat een piloot er meestal vanuit gaat dat alle apparatuur aan boord naar behoren functioneert. Als er geen verplichting bestaat om niet verplichte apparatuur ook te testen (bv. een derde navigatie ontvanger terwijl 2 verplicht is), kan een eigenaar om commerciële redenen beslissen die apparatuur niet periodiek te laten testen. Commercie kan in mijn ogen geen reden zijn om onderhoud niet uit te voeren. In een eerdere versie van de OAL-76 stond bijvoorbeeld vermeld dat alle apparatuur die gebruik maakt van een zender verplicht getest moesten worden, ook al betrof het hier geen verplichte apparatuur.</p>	145	<p>Niet geaccepteerd. De MD is bedoeld enkel voor verplichte equipment. Niet verplichte equipment moet ook functioneren of als unserviceable zijn aangemerkt (ref Part-M M.A.201(a)).</p>
52	<p>De eisen voor de periodieke functionele keuringen van de MD gelden alleen wanneer de fabrikant geen keuringseisen heeft opgenomen. Indien dit wel zo is, gelden de keuringseisen van de fabrikant. M.a.w. bijvoorbeeld indien de fabrikant voorschrijft dat geen keuringen hoeven te worden uitgevoerd, hoeven geen keuringen uitgevoerd te worden</p>	Branche organisatie	<p>Genoteerd.</p>
51	<p>De in de MD voorgeschreven keurings-eisen moeten worden opgenomen in het Aircraft Maintenance Programme. Voor de ballonvaart zijn we het hier niet mee eens: instrumenten (zoals hoogte- en variometer en GPS (kompas en snelheidsmeter), transponder) zijn "losse" instrumenten evenals de luchtvaarradio's. We kunnen ons wel vinden in de keuringseisen die gesteld worden aan de instrumenten en radio's; maar deze eisen moeten o.i. gesteld worden aan de eigenaar van de instrumenten en radio's en moeten niet gekoppeld worden aan de ballon. Overigens: GPS bevat geen magnetisch kompas: o.i. houdt dit in dat een GPS niet meegenomen hoeft te worden w.b. keuringseisen.</p>	Branche organisatie	<p>Niet geaccepteerd. De verplichte operationele en veiligheidsmiddelen dienen te functioneren. Indien daartoe periodiek onderhoud/testen nodig is dan moet de operator dit zeker stellen, door op te nemen in het onderhoudsprogramma. Het feit dat equipment niet vast aan het luchtvaartuig zit, neemt niet weg dat deze equipment tijdig getest moet worden.</p>

Comment Response Document

behorende bij Proposed Maintenance Directive NL-2011-002 betreffende 'Periodic functional check requirements'

52	Table 1: Aircraft Weight and Balance voor een ballon is o.i. niet van toepassing. Gewichten worden bepaald door de fabriek bij levering. In de regel veranderen deze niet; behalve in geval van modificatie van de ballon (bijv. reclamebanners) of verandering van de configuratie (bijv. andere mand/brander). Wij stellen voor om Weight and Balance alleen verplicht te stellen in dit soort gevallen; en niet periodiek.	Branche organisatie	Geaccepteerd. De EASA Part-SPO/NCC/NCO implementing rules xxx.POL.105 stelt hier eisen voor. MD is aangepast.
53	EASA is nog steeds van mening dat commercieel ballonvaren valt onder CAT. In deze MD (Weight and Balance) is sprake van dat ballonvaren niet onder CAT valt. PBN is het hier mee eens. We nodigen IVW dan ook van harte uit om samen met ons er voor te zorgen dat deze zienswijze overgenomen wordt door EASA cq. dat IVW binnen de nationale beleidsvrijheid gebruik maakt van de mogelijkheid om ballonvaren niet onder CAT te laten vallen.	Branche organisatie	Niet geaccepteerd. De EASA verordening gaat boven de MD.
54	Appendix B onder 4: Voor de ballonvaart is geen koppeling van transponder en radio; maar is sprake van afzonderlijke instrumenten. Voorstel is dan ook om deze (gekoppelde) eis te laten vallen voor de ballonvaart.	Branche organisatie	Niet geaccepteerd. De transponder dient periodiek getest te worden. Mogelijk is de regel verkeerd geïnterpreteerd door de commentator; het betreft het transponder systeem als vallende onder een radio identificatie systeem en niet een transponder en radio.
55	Ten aanzien van punt 4 uit tabel 1 van genoemde MD (de weight & balance periodieke check) verzoeken wij u voor heteluchtballonnen een uitzondering te maken. Motivatie: 1) ballonnen en bijbehorende onderdelen worden na constructie gewogen, en behouden hun gewicht, tenzij een modificatie wordt doorgevoerd. 2) indien een modificatie wordt uitgevoerd waarbij het gewicht van een onderdeel wijzigt, wordt uiteraard het nieuwe gewicht van het onderdeel vastgesteld. Deze werkzaamheden zijn dan onderdeel van het doorvoeren van de modificatie. 3) indien onderdelen of componenten worden vervangen, worden zij vervangen door gelijke onderdelen en behouden dus hetzelfde gewicht. 4) De ballon is tijdens de ballonvaart stabiel en in evenwicht. Het zwaartepunt is in dit kader niet relevant. 5) De voorgestelde wijziging brengt onnodige kosten en zinloze werkzaamheden	CAMO/MF	Geaccepteerd. Zie eerder commentaar op het wegen van ballonnen. MD is aangepast.

Comment Response Document

behorende bij Proposed Maintenance Directive NL-2011-002 betreffende 'Periodic functional check requirements'

	<p>met zich mee.</p> <p>Wij zien dan ook geen reden om de gewichten van (de onderdelen van) heteluchtballonnen periodiek vast te stellen.</p> <p>Om die reden verzoeken wij u vriendelijk een uitzondering te maken voor de periodieke weight & balance check voor heteluchtballonnen.</p>		
56	<p>We zouden graag nog van de gelegenheid gebruik maken om te reageren op het voorgestelde MD NL-2011-002. Als ballontechnisch onderhoudsbedrijf hebben we met een aantal punten uit het MD te maken.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Een periodieke weging van de verschillende componenten (envelope, mand, brander en cilinders) heeft geen toegevoegde waarde. Bij onderhoud of door gebruik veranderen de gewichten nl niet. We hanteren de waarden die door de fabrikanten zijn opgegeven in de logboeken en flight manuals. Alleen in het geval er bijvoorbeeld artwork op een envelope wordt genaaid of een brander in een ander frame wordt geplaatst, doen we een nieuwe weging omdat daarmee wel de gewichten veranderen. 	CAMO/MF	Geaccepteerd. MD is aangepast.
57	<p>Veel ballonbedrijven in Nederland maken gebruik van freelance piloten. Deze hebben bijna allemaal een eigen hoogte-/variometer en radio. Het is dan ook geen haalbare kaart de onderhoudsbedrijven verantwoordelijk te maken voor de periodieke inspecties die deze apparatuur dient te ondergaan. Ons inziens zou de piloot zelf verantwoordelijk moeten zijn voor het tijdig laten inspecteren van hun equipment en de uitvoerende ballonvaartbedrijven zouden verantwoordelijk moeten zijn voor het alleen laten varen van piloten met goedgekeurde apparatuur.</p>	CAMO/MF	Niet geaccepteerd. MD is niet aangepast. Niet de onderhoudsbedrijven maar de operator is verantwoordelijk.
58	<p>V.w.b. de transponder is het de vraag of een CAMO de status moet bewaken. Transponders bij ballonnen zijn portable en derhalve niet aan een bepaalde ballon gebonden. We kunnen ons voorstellen dat daarmee de verantwoordelijkheid van de periodieke inspecties niet bij de CAMO komt te liggen maar bij de eigenaar.</p>	CAMO/MF	Niet geaccepteerd. MD is niet aangepast. Niet de onderhoudsbedrijven maar de operator is verantwoordelijk. Dergelijke afspraken kunnen in het continuïteit airworthiness arrangement worden vastgelegd.
59	<p>Als onderhoudsbedrijf en CAMO kan ik mij niet van een reactie onthouden in navolging op de reactie van de PBN.</p>	CAMO/MF	Genoteerd. MD blijft onveranderd.

Comment Response Document

behorende bij Proposed Maintenance Directive NL-2011-002 betreffende 'Periodic functional check requirements'

	<p>Persoonlijk heb ik geen op/aanmerkingen op de voorgestelde MD.NL.2011-002. Het document is zeer tijdig gepubliceerd en kenbaar gemaakt middels de IVW nieuwsbrief, zodoende is er voldoende tijd geweest om de MD.NL.2011-002 te bestuderen. Het document is overduidelijk een opvolger van OAL1976-01/9 en voor de ballonvaart sector weinig "vernieuwend".</p> <p>Wel zal er voor de ballonvaart sector een betere beheersing ontwikkeld moeten worden voor de (zoals door PBN benoemde) "losse instrumenten". De typecertificaat eisen en de nationale/Europese regelgeving schrijven het verplichte gebruik van instrumenten/avionics voor, welke ook bij de inspectie van een configuratie <u>moeten</u> worden aangeboden. De luchtballoneigenaren zullen ervoor zorg moeten dragen dat de luchtballon alleen als goedgekeurde configuratie de lucht in zal gaan.</p> <p>Indien er "losse instrumenten" van derden gebruikt worden zal de luchtballoneigenaar tenminste zeker moeten stellen dat een goedgekeurd instrument wordt meegevoerd. Bijvoorbeeld middels een EASA Form 1 van de inspectie van het betreffende instrument, een kopie zou bij de technische administratie en eventueel ter goedkeuring bij de CAMO moeten worden bijgevoegd. Hierover kunnen "afspraken" in het AMP worden opgenomen. De MD.NL.2011-002 biedt mijn inziens deze vrijheid.</p>		
60	<p>Ten aanzien van het gewicht van luchtballonnen begrijp ik de reactie van PBN niet. Sinds 2010 worden nieuwe luchtballonnen pas afgeleverd met een gewichtrapport door de luchtballonfabrikanten. Alle oudere ballonnen "krijgen" het gewicht toegekend van een standaard configuratie, eventuele toevoegingen zoals reclame of brandblussers zijn niet meegewogen. Voor het maken van een juiste gewichtsberekening lijkt het dan ook zeer zinvol om alle gewichten te registreren (het gewichtsverschil kan in sommige gevallen oplopen tot >20%!), ook een interval van 24 maanden is zeer wenselijk in verband met de eventuele opname van vuil.</p>	CAMO/MF	Niet geaccepteerd. De periodiek wegen voor ballonnen is vervallen uit MD; zie bovenstaand voor de beredenering.
61	MD 2011-01 geeft in de 'colofon' aan:		Niet geaccepteerd. De MD volgt in grote mate de OAL 76-001 op; welke destijds is

Comment Response Document

behorende bij Proposed Maintenance Directive NL-2011-002 betreffende 'Periodic functional check requirements'

<p>This Maintenance Directive is issued by the State Secretary of Infrastructure and the Environment in accordance with the Aviation Act 2001 (Wet Luchtvaart), Article 3.22. Maintenance Directives affect aviation safety. These are regulations which require immediate attention. No person may operate an aircraft to which a Maintenance Directive applies, except in accordance with the requirements thereof, unless otherwise agreed with the Authority of the State of Registry (EC2042/2003, M.A.201 & M.A.302 and M.A.303).</p> <p>Als ik deze caution ontleed loop ik tegen een aantal zaken aan.</p> <p>1) These are regulations which require immediate attention. Deze stelling is op zichzelf wel juist, maar dient mijns inziens wel aan artikel 14.4 van de basic regulation 216/2008 te voldoen.</p> <p>Quote 216/2008</p> <p>Enough flexibility should be provided for addressing special circumstances such as urgent safety measures, unforeseen or limited operational needs. Provision should also be made for reaching an equivalent safety level by other means. Member States should be entitled to grant exemptions from the requirements of this Regulation and its implementing rules, provided that they are strictly limited in scope and subject to appropriate Community control.</p> <p>& The provisions of this Regulation and of its implementing rules shall not prevent a Member State from reacting immediately to a safety problem which involves a product, person or organisation subject to the provisions of this Regulation.</p> <p>Unquote</p> <p>In hoeverre aan de verdere voorwaarde van de flexibility provision is voldaan kan ik natuurlijk niet beoordelen.</p> <p>De 'Safety concern' voor wat betreft de MD's welke nu gepubliceerd zijn, zijn mij niet bekend.</p>		<p>uitgegeven is wegens safety concerns.</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	----------------------------------------------

Comment Response Document

behorende bij Proposed Maintenance Directive NL-2011-002 betreffende 'Periodic functional check requirements'

62	<p>2) No person may operate an aircraft to which a Maintenance Directive applies, except in accordance with the requirements thereof, unless otherwise agreed with the Authority of the State of Registry (EC2042/2003, M.A.201 & M.A.302 and M.A.303). En dan met name M.A.302</p> <p>Als ik M.A.302(d)(i) lees staat daar dat mijn onderhoudsprogramma aanwijzingen van de competent authority dient te bevatten. Hieronder vallen dan inderdaad de MD's. Als ik vervolgens iets verder inzoom op het bijbehorende AMC materiaal kom ik daar twee voorwaarde tegen in welke gevallen IVW aanvullende eisen mag stellen.</p> <p>Quote 2042/2003</p> <p>Instructions issued by the competent authority can encompass all types of instructions from a specific task for a particular aircraft to complete recommended maintenance schedules for certain aircraft types that can be used by the owner/operator directly. These instructions may be issued by the competent authority in the following cases:</p> <ul style="list-style-type: none"> · in the absence of specific recommendations of the Type Certificate Holder. · to provide alternate instructions to those described in the subparagraph 1 above, with the objective of providing flexibility to the operator. <p>Unquote</p> <p>Mijns inziens gaan de huidige MD's verder dan deze scope. Deze voorwaarde zijn opgenomen in de M.A. sectie en niet in de M.B. sectie van 2042/2003 wat op zichzelf vreemd is te noemen.</p>		<p>Niet geaccepteerd, De OAL/MD is juist uitgegeven om de missende aanwijzingen van de Design Holder te vullen, juist zoals AMC M.A.302(d) item 2, eerste bullet stelt.</p>
63	<p>Verder geeft artikel 1 van 216/2008 nog een tweetal interessante paragrafen:</p>	<p>CAMO/145</p>	<p>Niet geaccepteerd. MD niet aangepast. CVR/FDR eisen zijn niet in de MD</p>

Comment Response Document

behorende bij Proposed Maintenance Directive NL-2011-002 betreffende 'Periodic functional check requirements'

	<p>(d) to assist Member States in fulfilling their obligations under the Chicago Convention, by providing a basis for a common interpretation and uniform implementation of its provisions, and by ensuring that its provisions are duly taken into account in this Regulation and in the rules drawn up for its implementation;</p> <p>Als ik dit artikel lees in het licht van de opkomende MD met betrekking tot CVR en FDR denk ik dat requirements met betrekking tot deze onderdelen door EASA opgesteld dienen te worden. Aangezien het hier om een ICAO eis zou gaan.</p>		<p>opgenomen omdat dit geen systemen zijn die benodigd zijn voor de veilige vluchtuitvoering.</p>
64	<p>(e) to provide a level playing field for all actors in the internal aviation market.</p> <p>Als lidstaten zelfstandig allerlei MD's gaan uitgeven vallen we weer terug in het pre-EASA tijdperk. In de aanloop naar EASA zijn er juist heel veel locale AD's ingetrokken om een level playing field te bewerkstelligen. Met name Engeland heeft grote hoeveelheden AD's moeten laten vallen. Als ik dan in een IVW nieuwsbrief lees dat zij voornemens zijn SIB's afzonderlijk te gaan beoordelen of daar een MD van gemaakt moeten worden denk ik dat hiermee voorbij gegaan wordt aan artikel 1 van de basic regulation. Helemaal omdat EASA van mening is dat het onderwerp van de SIB geen safety concern betreft welke een AD behoeft.</p>		<p>Niet geaccepteerd. ILT erkent dat verschillende EU lidstaten vergelijkbare eisen stellen die helaas niet geheel op elkaar zijn afgestemd. Echter, zolang EASA geen Europese eisen stelt blijft de OAL/MD van kracht. MD niet aangepast.</p>