



# KNVVL CAMO

## Nieuwsbrief nr. 4 29 augustus 2010

EASA ERKENNING NL.MG.8065

### Inhoudsopgave:

1. Stand van zaken KNVVL CAMO
2. Overleg CAMO-leiding met IVW op 12 augustus 2010
3. Attentiepunten
4. Nieuw op de website/gewijzigd op de website
5. Uitleg
6. Schleicher TM voor Ka 6, K 7, K 8, ASK 13, ASK 16, ASK 18
7. CAMO en DG-/LS-vliegtuigen
8. Nieuw TCDS voor de LS 1, LS 3, LS 4, LS 6 en LS 7
9. TM 3053 voor de LS 3, LS 3-17 en de LS 3a
10. TM DG-SS-01 voor DG 100, DG 200, DG 300, DG 400, DG 600
11. TM DG-500 nr. 500/01
12. TM DG-800 en DG-808 nr 800/37
13. TM 7016-LS voor LS 7 en LS 7-WL
14. Nieuwe werkinstructie voor import van zweefvliegtuigen.

## 1. Stand van zaken KNVVL CAMO

Sinds de vergunningverlening op 25 augustus 2009 is het eerste jaar als CAMO voorbij. Terugkijkend moeten wij constateren dat de overgang naar de CAMO succesvol is verlopen. Dat is een gezamenlijk resultaat van alle vrijwilligers: EZT's, CTZ, Inspectie-Instituut, CAMO-leiding (accountable manager Hein van Leeuwen, Coördinator Airworthiness Frank Beemster en voorzitter II Harrie Huiskes) en natuurlijk een aantal sleutelfiguren bij IVW (Hok Goei, Jan Koen van Gorkom, Piet de Geus).

Wij zijn blij dat met de huidige opzet van de CAMO wij zo dicht mogelijk bij het oude EZT-systeem zijn gebleven en dat de kosten voor zweefvliegen vrijwel niet zijn gestegen.

Op dit moment zijn op twee na alle oude EZT's ARC- en/of AMPI-inspecteur geworden.

In het afgelopen jaar hebben wij u geïnformeerd door middel van drie van deze nieuwsbrieven en een extra mail over nauwkeurig invullen van documenten.

Meer was niet nodig, wat mede terug te voeren is op de goed georganiseerde cursussen voor de nieuwe inspecteurs op Terlet, Gilze en Teuge en de olievlek waar de EZT's aan hebben meegewerkt. Wij hebben elkaar op weg geholpen. De website en de formulieren die gedownload konden worden verrichten hun ondersteunende functie.

De CTZ werkt op dit moment aan de herziene versie van de CAME, de beschrijving van de CAMO. Op dit moment zijn het vooral kleine en technische wijzigingen die nog doorgevoerd moesten worden.

Voor CAMO-inspecteurs blijft bijna alles bij het oude. Voor ARI's is een controle van een geluidscertificaat er bij gekomen (zit in de checklist).

Omdat de nieuwe versie van de CAME binnenkort op de website wordt geplaatst en één van de bijlagen een overzicht is van alle ARI's en AMPI's is in deze nieuwsbrief geen overzicht van inspecteurs meer toegevoegd.

IVW heeft nog geen eerste audit uitgevoerd op onze CAMO, wat wij eigenlijk rond april hadden verwacht.

## 2. Overleg CAMO-leiding met IVW op 12 augustus 2010

Besproken is wanneer de EZT-bevoegdheid gaat eindigen. Hier denkt IVW nog over na.

Verder is de TM-discussie (Schleicher, DG) besproken. Hierover is duidelijkheid. Om verdere discussie te voorkomen wordt de volgende beleidslijn aan de nieuwe CAME toegevoegd en de CAMO-inspecteurs dienen zich vanaf heden aan de volgende beleidslijn te houden:

Een TM/SB moet worden uitgevoerd, indien:

1. De TM/SB een inspectie voorschrijft. Als de inspectie repeterend is, dan moet de inspectie ook worden opgenomen in het onderhoudsprogramma;



**KNVVL CAMO**  
**Nieuwsbrief nr. 4 29 augustus 2010**  
EASA ERKENNING NL.MG.8065

2. De TM/SB een aanpassing voorschrijft in een vlieghandboek of onderhoudshandboek. Deze verplichting geldt niet, wanneer de TM/SB een modificatie voorschrijft die optioneel is.

Opmerking: Indien de TM gerelateerd is aan een AD dan moet de TM worden uitgevoerd conform de eisen die gesteld zijn in de AD.

### 3. Attentiepunten

Belangrijkste attentiepunt blijft het zonder schrijffouten invullen van het ARC-document. Niet alle ARI's zijn daarin nauwkeurig genoeg. Onze tip: laat een echtgenoot/vriendin de door IVW opgestelde oude ARC vergelijken met de door u opgestelde nieuwe.

### 4. Nieuw op de website [www.zweefvliegtechniek.nl](http://www.zweefvliegtechniek.nl)

Aan de website zijn de volgende documenten toegevoegd:

- Proposed AD voor Dittel radio FSG 2T;
- Archief CAMO-nieuwsbrieven;
- Controle laatste versie van handboeken DG- en LS-vliegtuigen.

### 5. Uitleg

In dit onderdeel van de nieuwsbrief worden bepaalde onderwerpen uitgelegd.

Door de werking van Part M merken wij dat vliegtuigfabrikanten en overheden ook anders te werk gaan. En dat wij als inspecteur/technicus onze werkwijze ook moeten aanpassen. Dat is wenen en voor ons allen een leerproces.

Wij verzoeken inspecteurs de onderdelen hieronder goed door te lezen.

### 6. Schleicher TM voor Ka 6, K 7, K 8, ASK 13, ASK 16, ASK 18

Schleicher heeft een TM uitgegeven voor bovenstaande typen zweefvliegtuigen. Het betreft een inspectie van het middelste hoogteroerlager, die veelal (bij de ASK 13) in de lagerbok voor op het kielvlak is gemonteerd. Deze inspectie moet zijn uitgevoerd voor de volgende jaarlijkse inspectie (Jahresnachprüfung).

Deze TM is opvallend omdat het een aantal zaken laat zien zoals die nu onder part M worden gedaan maar die wij niet gewend zijn.

Wij waren gewend dat bij elke eenmalige of te herhalen verplichte inspectie het LBA een LTA uitgif en wij zouden nu een EASA-AD verwachten. Nu geldt de beleidslijn zoals aangegeven onder hoofdstuk 2.

Ander punt wat opvalt is dat Schleicher de TM als minor change laat goedkeuren door EASA. Dat kost, zoals wij weten van de transponderinbouw, eenmalig € 250,00. Zo kost het Schleicher weinig geld, een leermoment voor DG! Schleicher kan dit doen omdat het een wijziging is van het handboek (als supplement toe te voegen aan het Flight and Operations Manual). Schleicher geeft aan deze wijziging geen volgnummer waardoor het onduidelijk wordt wat de laatste stand is van het Flight and Operations Manual.

Vanuit technisch oogpunt zou je verwachten dat deze inspectie elk jaar herhaald zou moeten worden bij de Jahresnachprüfung. Schleicher beveelt aan deze inspectie elke drie jaar samen met LTA 72/3, de verlijming van het hoogteroer, te herhalen.

Als AMPI wordt je door deze TM extra bewust dat het onvoldoende is om alleen de EASA-AD lijst te doorlopen om te constateren dat het AMP nog geldig is maar ook de lijst van uitgegeven TM's van de fabrikant.



## KNVVL CAMO

### Nieuwsbrief nr. 4 29 augustus 2010

EASA ERKENNING NL.MG.8065

Wij hopen dat EASA vliegtuigfabrikanten en componentenfabrikanten gaat aanschrijven dat zij alle TM's en onderhoudsdata op hun website gaan publiceren. Nu moet iedere inspecteur een mail sturen aan de fabrikant om zeker te zijn dat hij de laatste TM's en onderhoudsdata heeft.

Juridisch dient de eigenaar een actueel AMP te laten goedkeuren door een AMPI. Als je als AMPI op de hoogte bent van een TM als deze informeer je de eigenaar van het vliegtuig dat het AMP gereviseerd moet worden. Een ARI komt in zijn checklist voor een ARC geen check op TM's tegen!

Deze TM leidt tot de volgende acties:

- Uitvoeren van de inspectie;
- Toevoegen van de TM aan het Flight and Operations Manual;
- Toevoegen van de inspectie door revisie van het AMP;
- goedkeuring van het AMP door een AMPI.

Link naar de TM: <http://www.alexander-schleicher.de/> {kader rechts boven op de pagina}

## 7. KNVVL CAMO en DG-/LS-vliegtuigen

Zoals bekend gaat DG aan alle eigenaren van DG- en LS-vliegtuigen kosten doorberekenen omdat zij ook kosten maken als eigenaar van het TCDS (Type Certificate Data Sheet). Uitgezonderd zijn de vliegtuigen die geproduceerd zijn door de huidige DG-firma. Zonder ondertekening van een servicecontract worden mails niet beantwoord (?) en onderdelen niet geleverd.

Als CTZ zijn wij van mening dat een fabrikant kosten voor een TCDS kan doorberekenen. Daarbij geven wij er de voorkeur aan dat gemaakte kosten verbonden worden met een geleverde prestatie. Dan moet je gaan betalen voor een TM en worden onderdelen duurder. De manier waarop DG een contract verplicht maakt is een keuze van DG en lijkt een soort belasting.

De KNVVL heeft als lid van de EGU daarop gereageerd en ook is hierover met Holger Back van DG door voorzitter Robert Jungblut en CTZ-lid Rob Kleijn gesproken, maar zonder gewenst resultaat. DG zet zijn idee met servicecontracten door. Er komt volgens Back mogelijk een tariefstructuur in drie varianten (brons, zilver en goud). Een financieel onderscheid tussen gemotoriseerde en pure zweefvliegtuigen lijkt er niet in te zitten. Naar onze inschatting kost support van een TCDS voor een puur zweefvliegtuig DG minder.

Inmiddels is op de website van DG een bestelformulier beschikbaar waarop te zien is dat voor alle oude LS- en DG-typen inmiddels nieuwe Flight Manuals en Maintenance Manuals in Duits en Engels te bestellen zijn. Aan de CTZ-website is een artikel toegevoegd met een link naar de overzichten met de laatste versie van de Flight Manuals, Maintenance Manuals en Repair Manuals.

Eerste gedachte was dat vliegtuigeigenaren pas na uitgave van een EASA-AD verplicht zouden worden om de nieuwe manuals te gebruiken. Dat hoeft niet.

Een vliegtuigeigenaar dient aan te tonen dat het nieuwste manual bij de kist aanwezig is (volgens part M). Deze geeft DG af per serienummer en niet per type. Kopiëren van een handboek als je twee gelijke typen in de vloot hebt gaat niet op.

Als in een TM een (verplichte) wijziging van het Maintenance Manual of het Flight Manual is opgenomen of een inspectie is opgenomen die door de fabrikant als verplicht wordt aangeduid (geen wahlweise, keus voor de eigenaar), dan ontkom je niet aan het uitvoeren van deze onderhoudsactie in de TM.

Zodra dus een TM is gepubliceerd door DG (en goedgekeurd door EASA) is de vliegtuigeigenaar verplicht om rekening te houden met de verplichte acties uit de nieuwe TM. Daarnaast dien je volgens part M over met de nieuwste versie van de handboeken te beschikken. Om deze redenen kan de constructie van DG dus niet worden ontdeken.

Als KNVVL-CAMO (en daarmee u als CAMO-inspecteur) staan wij in principe buiten de discussie over het servicecontract maar wij hebben wel de verantwoordelijkheid te checken of de papieren van een vliegtuig up to date zijn.

Wij verzoeken alle inspecteurs hierin gelijk te handelen en een rechte rug te houden ondanks verzoeken van vliegtuigeigenaren om dit niet te doen.

Link naar het Betreuungsvertrag: <http://www.dg-flugzeugbau.de/betreuung-d.html#betroffen>

Link naar het bestelformulier voor manuals: <http://www.dg-flugzeugbau.de/handbuecher-d.html>



## **8. Nieuw TCDS voor de LS 1, LS 3, LS 4, LS 6 en LS 7**

EASA heeft voor deze vliegtuigtypen een nieuw TCDS (in het Duits Kennblatt) uitgegeven die LS Sailplanes heet. Eigenaar is DG Flugzeugbau. Het TCDS is EASA.A.095. Conclusie is dat AMS Flight derhalve geen eigenaar meer is van het type LS 4 en LS 6, maar dat DG nu eigenaar is.

Link overzicht TCDS-eigenaren:

[http://easa.europa.eu/ws\\_prod/c/doc/Design\\_Appro/GA\\_Sailplanes\\_and\\_Powered\\_Sailplanes\\_EUR.pdf](http://easa.europa.eu/ws_prod/c/doc/Design_Appro/GA_Sailplanes_and_Powered_Sailplanes_EUR.pdf)

## **9. TM 3053 voor de LS 3, LS3-17 en LS 3a**

Inmiddels is voor deze vliegtuigtypen de eerste TM uitgekomen, waarvan actie 1, vervangen van de pagina's van het Maintenance Manual verplicht is en welke uiterlijk 31 augustus 2010 uitgevoerd moet zijn. EASA heeft deze TM op 22 juni 2010 goedgekeurd.

Inhoud van deze TM is een geheel herzien maintenance manual en verhoging van de levensduur tot 12.000 vlieguren.

Actie 1 is het vervangen van alle pagina's van het maintenance manual met de versie december 2009; Actie 2 is verhoging van de levensduur tot 12.000 vlieguren.

Actie 1 dient uitgevoerd te zijn voor het eerstvolgende onderhoud of de jaarinspectie, echter niet later dan 31 augustus 2010.

Actie 2 heeft geen termijn en is wahlweise, niet verplicht.

Deze TM leidt bij actie 1 tot de volgende acties:

- De vliegtuigeigenaar dient het oude maintenance manual te vervangen voor 31 augustus 2010;
- Verwerking in het AMP (laatste revisie zonder impact nieuwe versie Maintenance Manual verwerken).

Indien actie 2 wordt uitgevoerd is sprake van revisie van het AMP (onderdeel 7) en dient het AMP opnieuw te worden goedgekeurd.

Bij verlenging van de ARC dient de ARI dus te controleren of een nieuwe versie van flight manual aanwezig is en het AMP is aangepast en goedgekeurd.

Voor de eigenaar betekent dit natuurlijk dat hij het gehate servicecontract met DG moet afsluiten. Hij krijgt daarvoor niet alleen een nieuw maintenance manual terug, maar ook een nieuw flight manual, een verhoging van de levensduur naar 12.000 vlieguren en korting van 50% op de prijs van de levensduur-verlengingsinspectie en de TM voor inbouw van de transponder (aldus DG).

Link: <http://www.dg-flugzeugbau.de/fileadmin/TM-LS/LS3/TM3053.pdf>

## **10. TM DG-SS-01 voor DG 100, DG 200, DG 300, DG 400, DG 600**

Net als voor de LS 3 zijn inmiddels ook alle oude DG-typen aan de beurt. EASA heeft deze TM op 13 juli 2010 goedgekeurd.

Inhoud van deze TM is een geheel herzien maintenance manual. Voor de DG 100 is ook het flight manual gewijzigd.

Actie is het vervangen van alle pagina's van het maintenance manual met de versie december 2009, voor de DG 100 vervangen van alle pagina's van het flight manual met de versie december 2009.

Een verplichte actie. Deze actie dient uitgevoerd te zijn voor het eerstvolgende onderhoud of de jaarinspectie, echter niet later dan 31 augustus 2010.

Deze TM leidt tot de volgende acties:



**KNVVL CAMO**  
**Nieuwsbrief nr. 4 29 augustus 2010**  
EASA ERKENNING NL.MG.8065

- De vliegtuigeigenaar dient het oude maintenance manual te vervangen voor 31 augustus 2010, bij een DG 100 eveneens het flight manual;
- De vliegtuigeigenaar dient het oude maintenance manual te vervangen voor 31 augustus 2010;
- Verwerking in het AMP (laatste revisie zonder impact nieuwe versie Maintenance Manual verwerken).

Bij verlenging van de ARC dient de ARI dus te controleren of een nieuwe versie van zowel maintenance manual als flight manual aanwezig is en het AMP is aangepast en goedgekeurd.

Voor de eigenaar betekent dit natuurlijk dat hij het gehate servicecontract met DG moet afsluiten. Hij krijgt daarvoor een nieuw maintenance manual terug, bij de DG 100 ook een nieuw flight manual en een korting van 50% op de prijs van de levenduur-verlengingsinspectie en de TM voor inbouw van de transponder (aldus DG).

Link: <http://www.dg-flugzeugbau.de/fileadmin/TM-DG/alle-segelflugzeuge/TM-DG-SS-01-Betreuungsvertrag/TM-DG-SS-01.pdf>

## **11. TM DG-500 nr. 500/01**

Net als voor de andere DG-typen is ook de DG 500 aan de beurt. EASA heeft deze TM op 30 juni 2010 goedgekeurd. Het betreft de typen DG-500/22 ELAN, DG-500 ELAN Trainer, DG-500/20 ELAN, DG-500 ELAN Orion en DG-500M.

Inhoud van deze TM is een geheel herzien maintenance manual.

Actie is het vervangen van alle pagina's van het maintenance manual met de versie december 2009. Deze verplichte actie dient uitgevoerd te zijn voor het eerstvolgende onderhoud of de jaarinspectie, echter niet later dan 31 augustus 2010.

Deze TM leidt tot de volgende acties:

- De vliegtuigeigenaar dient het oude Maintenance Manual te vervangen voor 31 augustus 2010;
- De vliegtuigeigenaar dient het oude maintenance manual te vervangen voor 31 augustus 2010;
- Verwerking in het AMP (laatste revisie zonder impact nieuwe versie Maintenance Manual verwerken).

Bij verlenging van de ARC dient de ARI dus te controleren of een nieuwe versie van zowel maintenance manual als flight manual aanwezig is en het AMP is aangepast en goedgekeurd.

Voor de eigenaar betekent dit natuurlijk dat hij het gehate servicecontract met DG moet afsluiten. Hij krijgt daarvoor een nieuw maintenance manual terug en een korting van 50% op de prijs van de levenduur-verlengingsinspectie (aldus DG) en TM voor inbouw van de transponder.

Link: <http://www.dg-flugzeugbau.de/fileadmin/TM-DG/dg-500/dg-500-20elan/500-01/TM500-01.pdf>



## **12. TM DG-800 en DG-808 nr 800/37**

Net als voor de andere DG-typen is ook de DG 800 en 808 aan de beurt. EASA heeft deze TM op 30 juni 2010 goedgekeurd. Het betreft de typen DG-800S en DG-808S en DG-800 A en DG-800 LA.

Inhoud van deze TM is een geheel herzien maintenance manual. Voor de DG 800 A en DG-800 LA dient ook een eventueel ingebouwde verzwaarde staartwielvelg uitgebouwd te worden en vervangen te worden door de standaardvelg vanwege flutterproblemen.

Verplichte actie is het vervangen van alle pagina's van het maintenance manual met de versie december 2009 en uiteraard inspectie van de DG 800A en DG 800 LA..

Deze actie dient uitgevoerd te zijn voor het eerstvolgende onderhoud of de jaarinspectie, echter niet later dan 31 augustus 2010.

Deze TM leidt tot de volgende acties:

- De vliegtuigeigenaar dient het oude Maintenance Manual te vervangen voor 31 augustus 2010;
- De vliegtuigeigenaar dient het oude maintenance manual te vervangen voor 31 augustus 2010;
- Verwerking in het AMP (laatste revisie zonder impact nieuwe versie Maintenance Manual verwerken).

Bij verlenging van de ARC dient de ARI dus te controleren of een nieuwe versie van zowel maintenance manual als flight manual aanwezig is en het AMP is aangepast en goedgekeurd.

Voor de eigenaar betekent dit natuurlijk dat hij het gehate servicecontract met DG moet afsluiten. Hij krijgt daarvoor een nieuw maintenance manual terug en een korting van 50% op de prijs van de levensduur-verlengingsinspectie (aldus DG) en TM voor inbouw van de transponder.

Link: <http://www.dg-flugzeugbau.de/fileadmin/TM-DG/dg-800/dg-800a-la/800-37/TM800-37.pdf>

## **13. TM 7016-LS voor de LS 7 en LS 7-WL**

Na de LS 3 is ook de LS 7 aan de beurt met een TM. De LS 4 en LS 6 zullen nu wel snel volgen. Onderaan in de TM is het knippen en plakken duveltje nog actief als er gesproken wordt van een LS 3.

actie 1, vervangen van de pagina's van het Maintenance Manual verplicht is en welke uiterlijk 30 september 2010 uitgevoerd moet zijn. EASA heeft deze TM op 9 augustus goedgekeurd.

Inhoud van deze TM is een geheel herzien maintenance manual en gelijkschakeling van de levensduur van de LS 7-WL met de LS 7.

Actie 1 is het vervangen van alle pagina's van het maintenance manual met de versie december 2009; Actie 2 is verhoging van de levensduur voor de LS 7-WL.

Actie 1 dient uitgevoerd te zijn voor het eerstvolgende onderhoud of de jaarinspectie, echter niet later dan 30 september 2010.

Actie 2 heeft geen termijn en is wahlweise, niet verplicht.

Deze TM leidt bij actie 1 tot de volgende acties:

- De vliegtuigeigenaar dient het oude maintenance manual te vervangen voor 31 augustus 2010;
- Verwerking in het AMP (laatste revisie zonder impact nieuwe versie Maintenance Manual verwerken).

Indien actie 2 wordt uitgevoerd is sprake van revisie van het AMP (onderdeel 7) en dient het AMP opnieuw te worden goedgekeurd.



**KNVVL CAMO**  
**Nieuwsbrief nr. 4 29 augustus 2010**  
EASA ERKENNING NL.MG.8065

Bij verlenging van de ARC dient de ARI dus te controleren of een nieuwe versie van flight manual aanwezig is en het AMP is aangepast en goedgekeurd.

Voor de eigenaar betekent dit natuurlijk dat hij het gehate servicecontract met DG moet afsluiten. Hij krijgt daarvoor niet alleen een nieuw maintenance manual terug, maar ook een nieuw flight manual, een verhoging van de levensduur naar 12.000 vlieguren en korting van 50% op de prijs van de levensduur-verlengingsinspectie en de TM voor inbouw van de transponder (aldus DG).

Link: <http://www.dg-flugzeugbau.de/fileadmin/TM-LS/LS7/TM7016.pdf>

#### **14. Nieuwe werkinstructie voor de import van zweefvliegtuigen**

De oude AIC-B voor import van vliegtuigen is verouderd en nog niet door IVW aangepast. Daarom is er door Vincent Steinmetz een werkinstructie opgesteld, die met de aanpassing van de CAME een werkinstructie wordt voor de CAMO-inspecteurs. Voorlopig is de werkinstructie op de CTZ-website geplaatst.

Link: [http://techniek.zweven.nl/index.php?option=com\\_content&view=article&id=134:procedure-importeren&catid=95:importeren&Itemid=60](http://techniek.zweven.nl/index.php?option=com_content&view=article&id=134:procedure-importeren&catid=95:importeren&Itemid=60)