

NIEUWSBRIEF CAMO WINTER 2014/2015

Het doel van deze mail is om jullie op de hoogte te brengen van een aantal zaken die spelen binnen de CAMO. Het afgelopen jaar is voor de CAMO rustig verlopen. Uit de audits van ILT en het Inspectie Instituut is naar voren gekomen dat we zaken redelijk goed op orde hebben. Het is belangrijk voor de continuïteit van de CAMO dat we het hoge kwaliteitsniveau handhaven en waar nodig blijven verbeteren. Zo kunnen we de goede relatie met ILT in stand houden en verder uitbouwen.

Vanuit de EASA is de regelgeving ook afgenomen. De EASA is gestart met een programma om de regelgeving voor de kleine luchtvaart eenvoudiger te maken. Hopelijk heeft dit in de toekomst ook een positief effect op de regelgeving voor het onderhoud. Recentelijk heeft de EASA een NPA (voorgestelde wetgeving) uitgegeven over de goedkeuring van standaard reparaties en modificaties. Als deze NPA wordt omgezet in een wet, dan wordt het eenvoudiger om modificaties en reparaties door te voeren.

De EASA heeft nog steeds geen definitieve wetgeving uitgegeven voor de nieuwe bevoegdheden voor technici. Waarschijnlijk komt er dit jaar meer duidelijkheid over.

In 2014 is Ruud Diepeveen gestopt als Inspecteur bij het Inspectie Instituut. Langs deze weg willen we Ruud bedanken voor zijn inzet voor de CAMO.

NIEUW EMAIL ADRES CAMO

Per 1 februari 2015 krijgt de CAMO een nieuw e-mail adres. Het nieuwe adres wordt: camo.zweefvliegen@knvvl.nl

INFORMATIE VAN HET INSPECTIE INSTITUUT.

Het Inspectie Instituut heeft in 2013 en 2014 weer alle Nederlandse clubs bezocht voor de 2-jaarlijkse audit. Deze audits worden uitgevoerd volgens een vaste auditprocedure door de inspecteurs van het II.

In het algemeen kan gesteld worden dat de kwaliteit van de zweefvliegtuigen en de vliegtuigadministratie op een hoog niveau staan. De vliegtuigadministratie wordt steeds vaker ondersteund door ingevoerde digitale systemen.

Toch zijn er een aantal aandachtspunten, waarop de eigenaren, technici (AMPI's, ARI's) en inspecteurs van de CAMO extra alert op moeten zijn.

Het betreft de volgende punten aspecten:

- Extensies op onderhoudstaken die betrekking op levensduur inspecties. Verder op in de nieuwsbrief wordt dit onderwerp nader toegelicht.
- De weeg- en zwaartepuntsrapporten bevatten fouten in berekeningen. Ook zijn er regelmatig discrepanties tussen de inventarislijst en de daadwerkelijke inventaris. In het vliegtuig klopt het trimplan soms niet met het weeg- en zwaartepuntsrapport.

- In/op het vliegtuig; ontbreken van de markering voor bandenspanning, geen/foute kleuren van handels, foute of onleesbare stickers met limieten, corrosie/ beschadigingen aan het laksysteem.

Komend voorjaar gaan de audits van het II weer van start. De inspecteurs zullen expliciet aandacht geven aan bovenstaande punten tijdens de inspecties .

DE CAMO ALLEEN VOOR LEDEN

Dit jaar is het een enkele keer voorgekomen dat een ARC inspectie is uitgevoerd op een vliegtuig, waarvan de eigenaar geen lid is van de KNVvL. Dit is niet toegestaan. Het uitvoeren van de inspecties is alleen een service voor de leden van de KNVvL.

TOEPASSEN VAN EXTENSIES OP ONDERHOUDSTAKEN

Zoals al gemeld in deze nieuwsbrief worden de extensies op onderhoudstaken, die betrekking hebben op levensduur van het vliegtuig, niet altijd goed toegepast. De regels voor het toepassen van een extensie zijn beschreven in CAME hoofdstuk 2.2.5 en in MD NL-2011-1.

In Appendix A van MD NL-2011-001 worden enkele beperkingen bij het toepassen van extensies opgesomd. Met name punt 4 is voor de levensduur van het vliegtuig van toepassing:

4. One-time variations may not be applied to:
 - a. Airworthiness Directives (AD's), unless indicated otherwise in the AD;
 - b. Tasks that are included in the Airworthiness Limitation Section (for example ALI's, CMR's and Chapter 4 items).

Bij recente zweefvliegtuigtypen zijn de levensduur verlengende inspecties beschreven in de Airworthiness Limitation sectie van het Maintenance Manual.

Voor oudere zweefvliegtuigtypen is de informatie in de maintenance manuals meestal beperkt en zijn er ten behoeve van de levensduur verlenging meestal AD's uitgegeven.

Een voorbeeld van een vliegtuig waar geen extensie mag worden toegepast op de levensduur inspectie is de ASK-21.

Frank Beemster