

On Condition Onderhoud van luchtvaartuigen met een EASA- of ICAO-standaard-BvL.

Ten opzichte van de 'oude' tekst is aangegeven wat er gewijzigd is.

De volgende vragen beantwoorden wij in deze mail:

1. Wat is On-Condition Onderhoud (O/C Onderhoud)?
2. Waarop heeft deze Richtlijn O/C Onderhoud betrekking?
3. Wanneer gaat deze Richtlijn O/C Onderhoud in?
4. Tot wanneer geldt deze Richtlijn O/C Onderhoud?
5. Is er sprake van een overgangsregeling? Voor wie? Hoe luidt die?
6. Welke richtlijnen vervangt de Richtlijn O/C Onderhoud?
7. Waarvoor dient een O/C programma?
8. Wat valt niet onder O/C onderhoud?
9. Wat zijn in het algemeen de voorwaarden voor O/C onderhoud?
10. Waar moet u nog meer op letten?
11. Wat zijn de aanvullende voorwaarden voor motoren?
12. Wie mag het alternatieve O/C onderhoud goedkeuren?
13. Hoe vraag ik goedkeuring aan voor een O/C onderhoudsprogramma?
14. Wat zijn approved data?
15. Kan ik goedkeuring voor meerdere typen en/of registraties aanvragen?
16. Wat kost goedkeuring van een aanvraag door de IVW?

1. Wat is On-Condition Onderhoud (O/C Onderhoud)?

On Condition Onderhoud is een alternatieve en preventieve periodieke onderhoudsmethode om, op basis van systematisch verzamelde gegevens, te bepalen of een onderdeel of component van een luchtvaartuig luchtwaardig blijft tot de volgende conditiebepaling.

2. Waarop heeft deze Richtlijn O/C Onderhoud betrekking?

De Richtlijn O/C Onderhoud geldt voor:

1. de onderhoudsprogramma's (AMP's) van luchtvaartuigen met een EASA- of ICAO-standaard-BvL. ~~die niet opereren in de Commercial Air Transport categorie (CAT).~~
2. ~~Niet-CAT~~ De luchtvaartuigen die op of na 1 september 2009 in het Nederlandse register worden ingeschreven, moeten aan deze richtlijnen voldoen.
3. Dit geldt tevens voor ~~niet-CAT~~ luchtvaartuigen die op 1 september 2009 op het Nederlandse register stonden en aan deze richtlijnen kunnen voldoen.

3. Wanneer gaat de Richtlijn O/C Onderhoud in?

Op 28 september 2009. Vanaf die datum moeten ook de AMP's voor ~~niet-CAT~~ luchtvaartuigen aan Part M voldoen.

4. Tot wanneer geldt deze Richtlijn O/C Onderhoud?

Zodra EASA met een Europees beleid voor O/C Onderhoud komt, zal de IVW zich daarbij aansluiten. Op dat moment vervallen de Nederlandse richtlijnen. Indien noodzakelijk, worden er overgangsmaatregelen getroffen.

5. Is er sprake van een overgangsregeling? Voor wie? Hoe luidt die?

Ja, er is een overgangsregeling. Deze overgangsregeling geldt tot uiterlijk 28 september 2010 en is alleen van toepassing op luchtvaartuigen die aan de volgende eisen voldoen:

- op 1 september 2009 staan zij op het Nederlandse register,
- ze beschikken over een O/C programma onder de oude regeling,
- er kan niet voldaan worden aan de eis dat de conditie- en trendbepaling voor de motor ten minste op 50% van de aanbevolen Time Between Overhaul (TBO) is gestart.

Eigenaren van deze luchtvaartuigen kunnen een beroep doen op zogenaamde 'grandfather rights' wanneer het O/C programma aan alle andere eisen voldoet.

Deze eigenaren kunnen hun On-Condition Onderhoudsprogramma voortzetten door specifiek voor hun luchtvaartuig een goedkeuring aan te vragen. In de aanvraag moet dan duidelijk aangegeven staan waarom men niet aan de criteria kan voldoen en waarom men denkt dat de luchtwaardigheid desondanks kan worden gewaarborgd. Afhankelijk van de inhoud van het O/C programma keurt de IVW de aanvraag goed (al of niet met voorwaarden of beperkingen), of keurt de IVW de aanvraag af.

Na 28 september 2010 wordt alleen goedkeuring verleend voor O/C programma's die voldoen aan de in deze richtlijn genoemde voorwaarden en beperkingen.

6. Waarvoor komt deze nieuwe Richtlijn O/C Onderhoud in de plaats?

Na 28 september 2009 kan voor de ~~niet-CAT~~ luchtvaartuigen met een EASA- of ICAO-standaard-BvL geen gebruik meer worden gemaakt van de Regeling Onderhoud Luchtvaartuigen uit 2001 of OAL1987-30 m.b.t. alternatief onderhoud, beter bekend als On-Condition onderhoud (O/C onderhoud). Dit betekent onder andere dat het AMP goedgekeurd moet zijn door de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) of daartoe erkende CAMO conform de eisen van Part M.

7. Waarvoor dient een O/C programma?

Een O/C programma moet zeker stellen dat het betreffende onderdeel tot de volgende conditiebepaling betrouwbaar blijft. Dit, om vergelijkbare waarborgen te genereren als onder het standaard fabrikanten programma. In het O/C programma moet duidelijk vermeld worden hoe de betrouwbaarheid behaald en bepaald wordt. In veel gevallen voldoet een eenvoudige visuele controle niet. Daarnaast moet overwogen worden wat de consequenties van het falen van het onderdeel zijn op de

luchtwaardigheid van het luchtvaartuig (catastrofaal, levensbedreigend, gevaarlijk, ongevaarlijk).

8. Wat valt niet onder O/C onderhoud?

Om reden van veiligheid heeft de inspectie besloten om een aantal onderdelen uit te sluiten van deze alternatieve onderhoudsmethode. Onderdelen die niet in aanmerking komen voor O/C onderhoud zoals in deze richtlijn bedoeld, zijn;

1. Verstelbare propellers en propeller-onderdelen/systemen.
2. Flexibele slangen voor brandbare vloeistoffen.
3. RR Gipsy, Rotax, SMA en Thielert motoren.

9. Wat zijn de voorwaarden voor O/C onderhoud?

1. De inhoud van het O/C Programma vervangt specifieke aanbevelingen van de fabrikant; de overige aanbevelingen dienen onverkort opgevolgd te worden.
2. Het O/C Programma dient de O/C-afkeuringscriteria te bevatten, die bepalen wanneer het O/C Programma niet meer kan worden voortgezet. Als op, of na het bereiken van de door O/C onderhoud vervangen bedrijfslimiet, een O/C-criterium wordt overschreden, dan mag het On-Condition Programma niet meer worden voortgezet. Een voorbeeld: een te hoog olieconsumptie mag dan niet meer worden opgelost door slechts een cilinder te vervangen.
3. De gemeten waarden uit het O/C programma en trends in die gemeten waarden, moeten worden bijgehouden gedurende de gehele periode dat O/C onderhoud wordt uitgevoerd.
4. Aanwijzingen van de luchtvaartautoriteiten dienen altijd uitgevoerd te worden, ook als zij gekoppeld zijn aan een bedrijfslimiet die is vervangen door O/C onderhoud. Een voorbeeld: een AD die bij de eerstvolgende overhaul moet worden uitgevoerd, moet bij het bereiken van die urenstand of datum worden uitgevoerd.

Voor motoren gelden de volgende aanvullende voorwaarden:

5. De conditie- en trendbepaling moet ten minste gestart zijn op 50% van het door de fabrikant aanbevolen TBO.
6. Een conditie bepaling moet ten minste elke 100 uur of 6 maanden gebeuren.

Een voorbeeld van de inhoudopgave van een programma van conditiebepaling bij zuigermotoren zou kunnen zijn:

- Externe en Interne conditie bepaling.
- Olie consumptie: waarbij de limitaties van de absolute waarde en trend zijn vastgesteld.
- Olie monster: waarbij de limitaties van de absolute waarde en trend zijn vastgesteld.
- Compressie Check: waarbij de limitaties van de absolute

waarde en trend zijn vastgesteld.

- Power Check: waarbij de limitaties van de absolute waarde en trend zijn vastgesteld.

10. Waar moet u nog meer op letten?

In het geval dat via een O/C programma een uiterste bedrijfslimiet overschreden gaat worden, is het raadzaam om vooraf informatie in te winnen bij de fabrikant van het betreffende deel of onderdeel. Mede aan de hand van die informatie kan eventueel een O/C programma opgesteld worden. Ook kan de door de CAA-UK gepubliceerd CAP747 worden geraadpleegd.

11. Wie mag het alternatieve O/C onderhoud goedkeuren?

Als er in het AMP wordt afgeweken van de aanbevelingen van de fabrikanten, bijvoorbeeld door de introductie van O/C onderhoud, dan kan alleen de Nederlandse luchtvaartautoriteit, IVW, deze afwijkingen goedkeuren.

Als het AMP is opgesteld conform de aanbevelingen van de fabrikanten en de aanwijzingen van de luchtvaartautoriteiten, dan kan een daartoe erkende CAMO (met indirect approval privilege) of de IVW, het AMP goedkeuren.

12. Hoe vraag ik goedkeuring aan voor een O/C onderhoudsprogramma?

De eigenaar van het luchtvaartuig of de voor het luchtvaartuig verantwoordelijke CAMO staat vanzelfsprekend achter het alternatieve O/C onderhoudsprogramma waarvoor hij bij de IVW goedkeuring aanvraagt. Dit in tegenstelling tot het verleden waarin een eigenaar het advies van de technicus niet hoefde op te volgen. Voor deze aanvragen heeft de IVW een aanvraagformulier, waarvan een voorbeeld ter informatie is bijgevoegd. De laatste versie van dit aanvraagformulier, getiteld 'Aanvraagformulier "On Condition Onderhoud"' is te downloaden van de internetsite van de Inspectie Verkeer en Waterstaat
http://www.ivw.nl/onderwerpen/luchtvaart/luchtvaarttechnisch_bedrijf/formulierenluchtvaarttechnischebedrijven.aspx

13. Kan ik goedkeuring voor meerdere typen en/of registraties aanvragen?

U kunt inderdaad een 'generieke goedkeuring' aanvragen voor bepaalde type(n) luchtvaartuigen of voor meerdere registraties. De door IVW gegeven goedkeuring voor meer dan een luchtvaartuig, inclusief de daaraan gekoppelde voorwaarden of beperkingen, geldt dan als 'approved data'. Deze 'approved data' mogen worden ingevoerd in andere AMP's zonder dat daar vooraf toestemming voor nodig is van de IVW, mits het betreffende luchtvaartuig aan de voorwaarden voldoet. Uiteraard moet (de wijziging van) het AMP nog wel worden goedgekeurd door een daartoe erkende CAMO. Een kopie van de door de IVW verstrekte goedkeuring moet bij het onderhoudsprogramma worden bewaard.

14. Wat zijn approved data?

Approved data zijn:

1. de aanbevelingen van de fabrikant(en) die door de

luchtvaartautoriteiten (in Nederland: de Inspectie Verkeer en Waterstaat) zijn goedgekeurd,

2. de alternatieve instructies die door de verantwoordelijke luchtvaartautoriteiten zijn goedgekeurd.

15. Wat kost goedkeuring van een aanvraag door de IVW?

IVW brengt een aanvraag in rekening conform de op dat moment geldende Regeling Tarieven Luchtvaart.

16. Hoe luidt de overgangsregeling en voor geldt die?

De overgangsregeling geldt tot uiterlijk 28 september 2010 en is alleen van toepassing op luchtvaartuigen die aan de volgende eisen voldoen:

- op 1 september 2009 staan zij op het Nederlandse register,
- ze beschikken over een O/C programma onder de oude regeling,
- er kan niet meer voldaan worden aan de eis dat de conditie- en trendbepaling voor de motor ten minste op 50% van de aanbevolen Time Between Overhaul (TBO) is gestart.

Eigenaren van deze luchtvaartuigen kunnen een beroep doen op zogenaamde 'grandfather rights' wanneer het O/C programma aan alle andere eisen voldoet.

Deze eigenaren kunnen hun On-Condition Onderhoudsprogramma voortzetten door specifiek voor hun luchtvaartuig een goedkeuring aan te vragen. In de aanvraag moet dan duidelijk aangeven staan waarom men niet aan de criteria kan voldoen en waarom men denkt dat de luchtwaardigheid desondanks kan worden gewaarborgd. Afhankelijk van de inhoud van het O/C programma keurt de IVW de aanvraag goed (al of niet met voorwaarden of beperkingen), of keurt de IVW de aanvraag af.

Na 28 september 2010 wordt alleen goedkeuring verleend voor O/C programma's die voldoen aan de hierboven genoemde voorwaarden en beperkingen.

AFKORTINGEN EN DEFINITIES

AD	Airworthiness Directive
AMP	Aircraft Maintenance Programme (onderhoudsprogramma)
AIC-B	Aeronautical Information Circular-B
BvL	Bewijs van Luchtwaardigheid
CAA-UK	Engelse Luchtvaartautoriteiten
CAP747	Engelse verplichte onderhoudsaanwijzingen
CAMO	Continuing Airworthiness Management Organisation
CAT	Commercial Air Transport
EASA	European Aviation Safety Agency
ICAO	International Civil Aviation Organisation
IVW	Inspectie Verkeer en Waterstaat
O/C	On Condition

Waar nodig verwijzen we door naar (nieuwe of gewijzigde) informatie op onze website

http://www.ivw.nl/onderwerpen/luchtvaart/part_m/index.aspx.

Heeft u nog vragen? stel uw vraag via het 'mail de Inspectie'-formulier op www.ivw.nl/contact

NB Aan deze bericht kunnen geen rechten worden ontleend.