

MEMO VAN DE TECHNISCHE COMMISSIE

We ontvangen regelmatig technische dossiers die we om tal van redenen niet kunnen indienen bij het DGLV. Het leek ons daarom nuttig om bepaalde regels aan te stippen die je moet volgen als je wilt dat je dossier probleemloos doorstroomt.

Eerst en vooral is het aangewezen om de circulaire AIRW-12 AANDACHTIG te lezen, want alles wordt er duidelijk in uitgelegd en de procedure dient strikt nageleefd te worden.

We herinneren er kort aan dat er bij de homologatie aanvraag voor een nieuw toestel een volledig dossier met daarin alle in de circulaire vereiste documenten moeten zitten. De BULMF neemt door het goedkeuren van uw aanvraag, het engagement tov. DGLV dat het dossier voldoet aan de administratieve vereisten. Het is duidelijk dat we dit engagement enkel ondertekenen als we overtuigd zijn van de oprechtheid van uw dossier. Op het einde van dit artikel vindt u een kopie van de begeleidende brief die we gebruiken bij het indienen van uw dossier bij het DGLV.. Wij vragen dan ook om na te zien of alle documenten die in deze lijst staan wel degelijk in je dossier zitten.

Om jullie te helpen, acht ik het nuttig om ze te toe te lichten :

1. U moet ons de exacte naam van het toestel geven zoals vermeld in de door de fabrikant afgegeven documenten en degene die je zelf maakt. Er wordt opgemerkt dat de fabriek aanduiding worden, gevolgd door de letter "P" als het een versie met een geïntegreerde parachute is en daarom een MTOW van 472,5 kg heeft.
2. indien de aanvrager de constructeur is, wordt zijn naam ingevuld in het vak "aanvrager" op het "referentieformulier" (Bijlage 1 bij de Circulaire).
3. indien de aanvrager de importeur of een particulier is, die het dossier wenst in te dienen, moet hij bewijzen dat hij door de fabrikant gemachtigd is om dit te doen. Hij moet het mandaat in kwestie aan het dossier toevoegen (het origineel indien mogelijk!).
4. de verbintenissen ten aanzien van de administratie en de gebruiker moeten door de aanvrager ondertekend worden (originele handtekening en de naam van de ondertekenaar; geen fotokopieën!).
5. het referentieformulier moet volledig ingevuld worden (eventueel met de hand) en ondertekend door de aanvrager (wij sturen u een "Word"-sjabloon door indien nodig). De technische gegevens die daarin vermeld staan, moeten exact dezelfde zijn zoals die vermeld in de bijgevoegde bestanden of testverslagen. Ik vind soms in een aanvraagdossier een toestel uitgerust met een drie-blads schroef "X" van 1,60 m, terwijl de constructeur een twebladige propeller "Y" van 1,7 m vermeld. Uiteraard is dit rommelig ... !
6. een tekening met 3 planaanzichten moet bijgevoegd worden. De administratie moet zich een beeld kunnen vormen van hoe het toestel eruit ziet en hoe groot het is. Neem dus geen genoegen met een eenvoudige schets. Een foto van het toestel is welkom ...
7. de beschrijving van de cel moet zo volledig mogelijk zijn. U kunt schetsen (of foto's) bijvoegen die voldoende gedetailleerd zijn om de lezer de zekerheid te geven dat het toestel in staat is om te weerstaan aan de krachten die bij gebruik erop uitgeoefend worden.
8. de gebruikershandleiding is bijzonder belangrijk omdat ze bevestigt dat alles zo getest is dat de gebruiker alle kenmerken van het toestel weet en zo zijn vlucht beheerst.
9. het berekeningsdossier vormt een aanvulling bij de beschrijving van de cel en moet dus alle onderdelen van het toestel omvatten. Ook hier, wees zo nauwkeurig en volledig mogelijk. Hoewel het dossier declaratief is, neem geen risico om enige twijfel in het achterhoofd van de lezer te laten rijzen.
10. alle testrapporten (grond en vlucht) moeten in het dossier opgenomen worden. Het is niet genoeg om een document waarin bijvoorbeeld staat dat de VSO <65km/u is toe te voegen, het is noodzakelijk dat het verslag van de daadwerkelijk uitgevoerde test bijgevoegd is. En in dit verslag moet de datum van de test, de locatie, de weersomstandigheden, de gebruikte instrumenten enz. staan. Deze documenten moeten, naar mijn mening, zonder probleem door de fabrikant overhandigd worden als die de het toestel dat hij verkoopt grondig op punt gezet heeft.. Dit is een punt waaraan de administratie veel belang hecht en ik dring dan ook aan om dit niet te verwaarlozen. Wat betreft de testen op de grond, kunt u ter illustratie foto's van de wijze waarop (bijvoorbeeld) de vleugelweerstand is geverifieerd hechten. In het algemeen, wees niet bang om veel rapporten in te dienen. Ze getuigen van de ernst waarmee het toestel is ontworpen, gebouwd en getest.
11. de vermogens- en verbruikskromme worden vaak "vergeten" door de aanvrager die hiervoor meestal naar de handleiding van de motor (Rotax bijvoorbeeld) verwijst. Dit kan gevaarlijk zijn, vooral bij de high-end 3 assers die op dit moment uitkomen.. Inderdaad, men moet het maximale gewicht in het achterhoofd houden. Het maximale take-off gewicht van de machine (450 kg) is de som van het leeg gewicht, de bestuurder + passagier (172 kg) en het gewicht van de benzine die nodig is voor een 1 uur durende vlucht aan het maximale vermogen toegestaan door de motor (5500 t / min bij een 912). Als het leeggewicht in uw documenten ingevoerd 265 kg is, neem van de referentie-Rotax (24 l / h) je krijgt : $265 + 172 + 16,8 = 453,8$ kg. Oei, teveel! Veel recente motoren verbruiken echter minder; maar men moet dit aantonen.. Hierbij blijkt een persoonlijke consumptie-test vaak lonend. Die moet je uiteraard officieel uitvoeren, bijvoorbeeld in het kader van de gedetailleerde testvluchten in paragraaf 10 en door het gebruik van gecertificeerde instrumenten.

12. zoals ik al eerder zei, het testen van de Vso en het geluid. Deze laatste is een bekende procedure bij de fabrikanten (beschreven in het KB), vraag hen dan ook om hun testrapport en voeg dit aan uw dossier toe. Gezien de huidige milieu-omstandigheden, is het geen overbodige luxe om de administratie gerust te stellen. Maar vergeet niet dat de Belgische geluidsnormen heel specifiek zijn en de door een buitenlandse fabrikant uitgevoerde tests zijn vaak onvoldoende voor het DGLV. In dit geval, kan je vaak niet anders dan de test zelf uit te voeren met behulp van "officiële" instrumenten. En, indien mogelijk, door een erkende deskundige. Sommigen hebben de politie gevraagd om ze te doen, iets wat het Directoraat aanvaardt. Noteer alvast dat de Duitse normen aanvaardbaar zijn en, als de machine in Duitsland goedgekeurd is, je zou kunnen verwijzen naar het "Kennblatt" en dit aan uw dossier toevoegen.
13. als het toestel in kwestie in kit geleverd wordt, vergeet dan niet om de bouwhandleiding toe te voegen..

Als het toestel al in een ander land is goedgekeurd, heb je in theorie de mogelijkheid om een vereenvoudigde aanvraag in te dienen (zie Circulaire voor de vereiste documenten). Maar let op, het "compliance certificate" dat je wil zal voorleggen moet worden opgesteld volgens het model dat is vastgesteld door het Directoraat van de Luchtvaart en beschreven in de circulaire AIRW-12 van het DGLV en biedt zo alle garanties dat de machine voldoet aan de Belgische normen. Noodzakelijkerwijs moet ook het origineel ondertekend worden door een officiële instantie van het land in kwestie (bijvoorbeeld Deutsche Aero-Club) met de naam en het stempel van de organisatie van de ondertekenaar en niet door een min of meer gekend adviesbureau, laat staan door de fabrikant. Opgemerkt moet worden dat op dit moment, geen enkel land een dergelijk certificaat wil afleveren. Duitsland levert er geen meer af sinds ongeveer 2 jaar. In ieder geval, het "compliance certificate" is een verwijzing naar de goedkeuring afgegeven door de lidstaat in kwestie: U moet een kopie hiervan bijvoegen. Wat betreft de Duitsers gaat het hier over het "Kennblatt".

De door deze agentschappen uitgegeven documenten (het "Kennblatt" bijvoorbeeld) en een gelijkvormigheidsattest moeten uiteraard overeenkomen en hun referenties moeten overgenomen worden. Dit betekent niet dat u bepaalde testrapporten die u zou hebben niet hoeft toe te voegen (de Vso- en de geluid testen zijn bijzonder populair: bijvoegen !)

Een speciaal geval vormt de DPM die al een ARCA voor de kar A met een vleugel X heeft en die je wil uitrusten met een Y-vleugel die ook al een ARCA heeft, maar met een kar B. Het technische deel kan in dit geval worden verminderd, omdat de componenten reeds afzonderlijk getest werden. Alleen de technische beperkingen en vlucht voorwaarden die voortvloeien uit dit "huwelijk" moeten in het dossier opgenomen worden. Een test van Vso kan worden gevraagd. Vergeet echter niet om de "ARCA" nummers van de gebruikte onderdelen in de inleidende brief bij het dossier te vermelden.

Als een basiselement (motor, propeller, reductiekast) van een toestel met ARCA wijzigt, moet een nieuwe aanvraag ingediend worden omdat de vliegeigenschappen en de structuur beïnvloed kan worden door de verandering. Hier komt gezond verstand bij kijken, er is geen absolute regel, ieder geval is anders. Maar het DGLV beschouwd dit logischer wijze alsof het om een ander toestel gaat. Als u bijvoorbeeld de motor verandert, zal u de berekeningsnota voor de nieuwe motorophanging moeten toevoegen om te bewijzen dat deze kan geïntegreerd worden in de bestaande cel .

Last but not least, verzamel je documenten in een kartonnen farde. Het is zoveel aangenamer voor de lezer om een mooi gepresenteerd dossier te onderzoeken. En een gelukkige lezer is een toefelijke speler ...

En vergeet niet dat uw dossier declaratief is, en de administratie (en de Federatie!) je normaal gezien vertrouwt. Maar het kan zijn dat een "controle" wordt gevraagd. Wees eerlijk, je hebt er alles bij te winnen ...

Jean-Claude Fonteyne