

Kiegészítés a 10/2014. sz FLF vezetői intézkedéshez.

Tájékoztató az EASA ELA1 és a 216/2008/EK rendelet hatálya alá nem tartozó (Annex II.) kategóriájú légitársaságok bekötő hevedereinek élettartamával, javításával és azok költségeivel kapcsolatban

Tisztelt Partnereink!

Megjelent az EASA által kiadott 1321/2014/EU rendelethez tartozó új Minimális és Elégséges feltétel teljesítési (AMC) rendszer, amely változásokat, esetenként könnyítést hoz a légitársaságok felülvizsgálati és karbantartási rendszereiben. Az új előírások bedolgozása kézikönyveinkbe és eljárásainkba folyamatban van, arról Önöket rendszeresen tájékoztatni fogjuk.

Élesen különválnak karbantartási és légitársasági felügyeleti szempontból a kereskedelmi és nem kereskedelmi jellegű tevékenység (utóbbihoz tartozik minden képzés, illetve toborzási célú repülés).

A fentieknek megfelelően módosulni fognak a karbantartási programok, erről minden érintett tulajdonost értesíteni fogunk.

Külön jelezzük, hogy a nem kereskedelmi céllal üzemben tartott ELA1 kategóriájú légitársaságokra a 10/2014-es sz. FLF vezető intézkedésben 2016. január 1-től előírt, a bekötő hevederekre vonatkozó rendelkezést a vitorlázó repülőgépek esetében ezennel felfüggesztjük. A bekötő hevederekkel szembeni elvárások között a vitorlázó repülőgépekre nem szerepel a naptári élettartam figyelése, pusztán a sérülés- és korróziómentes, teljesen üzemképes állapot.

A karbantartással kapcsolatos változások az új karbantartási programokban kerülnek véglegesítésre.

A légitársaságok típusdokumentációja rögzíti, hogy a légitársaságban milyen rendszerű bekötőhevedert kell alkalmazni (típusmegjelölés nélkül, azaz több gyártó kínálata is szóba jöhet). A bekötőheveder, mint légitársaság komponens azonban kell, hogy rendelkezzen kibocsátói dokumentációval akár új, akár javított hevederről is van szó – pl. gépkocsi hevederek nem alkalmasak erre a célra.

A bekötőhevederek javításával kapcsolatban a gyártó joga eldönteni, hogy mely javító szervezetnek ad ki javítási alapinformációkat – jellemzően egyik gyártó sem ad ki ilyet. Ezen túl, a gyártók általában csak saját hevedereiket javítják épp az előzőekből adódóan. Független javítóüzem nincs a piacon.

Tájékoztatásul összeállítottuk azon gyártók listáját, akikhez hevederek javításával, esetleg új hevederek vásárlásával kapcsolatban fordulni lehet. Más engedélyezett gyártóhoz is fordulhatnak természetesen.

Az itt felsorolt gyártók Annex II-es gépekhez is tudnak szállítani új hevedereket, a rendelésben a bekötés módját kell megadni ahhoz, hogy a megfelelő változat kerüljön gyártásra.

A szállítási határidők általában elég hosszúak, és a tél, illetve tavasz a főszezon a nagyjavítások miatt, ezért nem érdemes halogatni a rendeléseket. A szállítási költségek optimalizálása miatt érdemes a rendeléseket egyben leadni.

A táblázatban megadott árak 4 pontos forgócsatos vitorlázó repülőgép hevederekre vonatkoznak, Európában megadva, ÁFA nélkül – egyéb igény esetén érdemes a gyártóval felvenni a kapcsolatot.



Gyártó	Gadringer Gurte GmbH	Anjou Aero	SZD Jezow
Elérhetőség:	info@gadringer-gurte.de	customersupport@anjouaero.com	ajaworska@szdjezow.com.pl
Honlap	http://cms.gadringer-gurte.de	http://www.anjouaero.com	http://www.szdjezow.com.pl/
Új heveder ára/ülés (nettó Eur+ száll. ktg)	320+20	370+25	385+30
Élettartam / újravarrási ciklus	12 év	nincs korlátozva, állapot szerint	15 év
Átlagos nettó javítási költség (előzetes) forgócsatos hevederek esetén, ülésenként	177+20 EUR	20+25 EUR (csak átcimkzés esetén, ha egyéb munka nem indokolt)	n/a
Átlagos nettó javítási ktg. bőr hasheveder esetén ülésenként (lehet, hogy célszerűbb új forgócsatosra váltani)	298+20 EUR	n/a	130+25 EUR
Milyen heveder típusokat javít?	Gadringer, AMSafe	Anjou Aero	SZD, PZL
Fizetés módja	proforma számla, előrefizetés átutalással, vagy kártyával		
Gyártási/javítási és szállítási határidő	fizetés beérkezése után 3-5 hét		

Az itt leírtakon túl fontosnak tartjuk megismételni, hogy életkortól függetlenül, minden bekötő hevedernek teljesen működőképesnek, sérülés-és korróziómentesnek kell lennie ahhoz, hogy a légi jármű légi alkalmassága folyamatos legyen.

Reméljük, hogy a fenti összefoglalóval az Önök segítségére tudunk lenni. Kérdéseikre szívesen válaszolunk!

LHBS, 2015. október 27.

Üdvözlettel

Balogh György

FLF vezető