

NIEUWSBRIEF CAMO WINTER 2015/2016

Het doel van deze nieuwsbrief 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 wederom naar voren gekomen dat we zaken redelijk goed op orde hebben.

Bij de CTZ is er een wisseling van de wacht geweest bij het voorzitterschap. Egbert Veldhuizen heeft het voorzitterschap overgenomen van Frank Beemster. Frank blijft voorlopig nog wel de coördinator Continuing Airworthiness.

INFORMATIE VAN HET INSPECTIE INSTITUUT.

Het Inspectie Instituut is positief over de resultaten van de laatste 2 jaar. Het aantal bevindingen neemt nog steeds af en de aandachtspunten zijn goed opgepakt, (weeg-en zwaartepunt rapporten en niet toegestane extensies op levensduur verlengende inspecties).

Het auditplan voor 2016-2017 is weer opgesteld en gecommuniceerd aan IL&T die zeker weer een paar audits zal bijwonen om een vinger aan de pols te houden. Alle 35 clubs zullen komende 2 jaar weer bezocht worden voor een audit. Het maken van afspraken hiervoor is soms niet eenvoudig en jullie medewerking hierbij is essentieel voor deze uitermate belangrijke kwaliteitsborging.

Het Inspectie Instituut is op zoek naar een nieuwe inspecteur. Er wordt gezocht naar een ervaren AMPI/ARI die 3-5 audits per jaar in het land wil uitvoeren. Dit is een bijzonder interessante functie die direct bijdraagt aan het succes van de CAMO, een onmisbare schakel. Kandidaten hiervoor kunnen zich opgeven bij Hugo Ording, daarnaast zal het Inspectie Instituut komende audits actief op zoek gaan.

CS-TAN

Eind vorig jaar is EASA CS-TAN van kracht geworden. In CS-TAN zijn standaard modificaties en reparaties beschreven die goedgekeurd zijn door de EASA. Hierdoor is het niet meer noodzakelijk om voor deze reparaties en modificaties een minor change aan te vragen. In de bijlage zit de CS-TAN regelgeving

PART M LIGHT

PART M en PART M Light

Binnenkort komt "Part M-light" uit. Heeft dat gevolgen voor ons en zo ja welke gevolgen zijn dat en welke keuzen kunnen we als zweefvliegers maken?

PART M

Laten we even stil bij PART M voor dat we PART M Light bekijken. EASA heeft namens de EU een set met regels en voorschriften uitgebracht, waarin beschreven wordt hoe een luchtvaartuig luchtwaardig gehouden moet worden. Dit document wordt meestal aangeduid met de term "PART M" (Continuing Airworthiness Requirements). PART M is opgesteld voor alle luchtvaartuigen

(van A-380 tot ballon) met uitzondering van z.g. Annex II toestellen. Annex II toestellen vallen onder nationale regelgeving.

De kleine luchtvaart (General Aviation) is al jaren ongelukkig met PART M, omdat de PART M regelgeving voor de kleine luchtvaart veel bureaucratie met zich meebrengt en veel kosten. EASA heeft de bezwaren ter harte genomen en heeft voor de kleine luchtvaart een afgeleide gemaakt van Part M en deze nieuwe regels heten Part M light. Deze nieuwe regelgeving wordt in de komende twee jaar ook in Nederland ingevoerd en dat kan gevolgen hebben voor de werkwijze bij het luchtwaardig houden van zweefvliegtuigen.

Wat schrijft Part M voor?

PART M regelt hoe een luchtvaartuig in luchtwaardige staat gehouden kan worden (in het Engels: Continuing Airworthiness). Zo zijn de inhoud en de eisen aan de onderhoudsprogramma's voor zweefvliegtuigen voorgeschreven in PART-M. Part M schrijft ook voor hoe een onderhoudsprogramma goedgekeurd kan worden door een CAMO of b.v. ILT. Ook de CAMO (processen en inrichting) wordt door PART M gedefinieerd. Verder beschrijft PART M in detail hoe onderhoud en reparaties moeten worden gedocumenteerd, uitgevoerd en vrijgegeven (denk aan Part F onderhoudsbedrijven, de definitie van een "workorder", de eisen aan een CRS-certificate release to service, een Form 1, een AC of Form 15c)

Conclusie: PART M is complex, maar we hebben het als Nederlandse zweefvliegerij met onze eigen CAMO en een groot aantal vrijwilligers (AR-I's en AMP-I's) goed in de vingers en tegen lage kosten.

Wat voor mogelijkheden biedt PART M Light?

Part M Light wordt in eerste instantie als aanvulling op PART M uitgegeven. De tekst van PART M wordt daardoor nog complexer en ingewikkelder. EASA heeft daarom besloten om van PART M light een apart document te maken specifiek voor de kleine luchtvaart (even afwachten dus).

Binnen Part M light zijn er verschillende smaken. Als we ons richten op (motor-)zweefvliegen, dan hebben we het over **niet** complexe toestellen in de ELA-1 categorie (European Light Aircraft tot 1200 kg). Bovendien is de logische keuze deze toestellen **niet** commercieel in te zetten. Daarmee vallen de zweefvliegtuigen in de categorie met de minste regeldruk.

Voor de ELA-1 categorie blijft de basis voor het onderhoud net als nu een AMP (Onderhoudsprogramma) en een periodieke inspectie (AR). Basis voor het onderhoud blijven de instructies en handboeken van de TCDS-houder (type certificaat houder, dit is vaak de fabrikant). Voor het onderhoudsprogramma komen er drie opties:

1. de eigenaar stelt een amp of ohp op (of laat dit opstellen). Het AMP wordt goedgekeurd door een CAMO of door de nationale overheid. Deze situatie is bij PART M Light gelijk aan de huidige situatie volgens PART M
2. de eigenaar kan zelf een AMP opstellen en een eigen verklaring afgeven. Er hoeft geen kopie naar een CAMO of een nationale autoriteit. Wel moet het AMP jaarlijks gecontroleerd worden, b.v. tijdens de AR-inspectie

3. de eigenaar kan gebruik maken van een door EASA opgesteld **Minimum Inspectie Programma** (al dan niet aangevuld met toestel specifieke aspecten).

Voor onderhoud en werkzaamheden aan zweefvliegtuigen is niet per se een werkplaats of hangaar vereist. Een inspectie mag ook in de open lucht of een willekeurige loods. De kwaliteit van de locatie mag geen afbreuk doen aan de luchtwaardigheid.

Voor onderhoudsbedrijven (LTB's) volgens subpart F wordt het mogelijk een ARC af te geven in combinatie met het uitvoeren en vrijgeven van het jaarlijks onderhoud (volgens het onderhoudsprogramma). Een Subpart F onderhoudsbedrijf zoals SCT Terlet of Antwerpen hoeft geen subpart G CAMO meer in stand te houden. Door het schrappen van de CAMO kan een PART F bedrijf besparen op kosten en bureaucratie.

De periodieke ARC keuring kan door een CAMO of door de nationale autoriteit uitgevoerd worden. Een CAMO mag Nederlands geregistreerde toestellen keuren maar ook toestellen uit andere EU landen.

Ook bevoegde onderhoudstechnici mogen op individuele basis onderhoud vrijgeven, een Airworthiness review doen en een AC (Form 15c) uitgeven. Met een nationale onderhoudstechnicus bevoegdheid (dus onze huidige AML's A,B,C) mogen we alleen voor PH geregistreerde toestellen een nieuwe AC (Form 15c) uitgeven.

Als de nieuwe Part 66 light technici aangesteld zijn (2018 ~2020?), kunnen deze ook de ARC verlengen van toestellen geregistreerd in andere EU landen.

Als we er voor kiezen om de CAMO t.z.t. te discontinueren kunnen we met een nationale AML een AC uitgeven voor Nederlandse toestellen. Om ook de AC te verlengen van b.v. Duitse toestellen moeten we wachten op de PART 66 licentie. We hopen met dit artikel een indruk te geven wat ons te wachten staat met Part M light.

In afwachting van de uitrol van de veranderingen als gevolg van PART M light en PART 66 voor technici heeft het CTZ besloten in elk geval in 2016 door te gaan met de bestaande CAMO en de bestaande aanpak voor onderhoudsprogramma's en ARC-inspecties.

bronnen:

- "PART M" COMMISSION REGULATION (EC) No 2042/2003 of 20 November 2003
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:2003R2042:20120801:EN:PDF>
- Notice of Proposed Amendment 2015-08,
<https://easa.europa.eu/system/files/dfu/NPA%202015-08.pdf>
- Leaflet by EASA: Maintaining your aircraft. A guide for GA pilots and owners
https://easa.europa.eu/system/files/dfu/203757_EASA_LEAFLET_03_AIRCRAFT.pdf

PART 66 L TECHNICUS BEVOEGDHEID

Het is de verwachting dat de Part 66 L bevoegdheid voor de Zweefvliegtechnici begin 2017 van kracht wordt. Hierna volgt een implementatie periode van ongeveer 2 jaar. De CTZ zal in overleg gaan met ILT om de overgang van de nationale naar de EASA bevoegdheid zo soepel mogelijk te laten verlopen.

TECHNICUS CONFERENTIE

Het CTZ gaat aan het eind van jaar weer een Technicus Conferentie organiseren. Tijdens deze conferentie zullen alle nieuwe ontwikkelingen m.b.t. regelgeving worden besproken.