

Nieuwsbrief CAMO KNVVL

augustus 2017

Aan: ARI's, AMPI's

CC: CAMO staf, CTZ, Secretarissen van Clubs

Van: CAMO KNVVL / CTZ, Egbert Veldhuizen Coordinator Continuing Airworthiness

Beste ARI's en AMPI's,

Sinds de technici conferentie in november 2016 is zijn er nieuwe ontwikkelingen waarvan we jullie op de hoogte willen brengen.

1. Onderhoudsprogramma's:

Sinds de introductie van EASA regelgeving in 2009 hebben we voor alle vliegtuigen inclusief uitrusting een specifiek onderhoudsprogramma (OHP). De wettelijke eisen aan het OHP staan in PART M. Er zijn nu drie mogelijkheden om een goedgekeurd onderhoudsprogramma voor een luchtvaartuig te krijgen. De eigenaar houder kan voor goedkeuring van het OHP:

- a. de overheid in het land van inschrijving (ILT bij PH of LBA bij D enz) benaderen
- b. een CAMO met vergunning voor indirecte goedkeuring benaderen
- c. **NIEUW:** zelf een verklaring afgeven bij een zelfgemaakt OHP dat voldoet aan de eisen van EASA PART M. Deze derde optie is nu per direct beschikbaar.

Voor de introductie van de nieuwe mogelijkheid "het OHP met eigenverklaring van de eigenaar" binnen de KNVVL CAMO omgeving moesten er een aantal zaken uitgewerkt en aangepast worden. Deze documenten zijn nu af.

De aangepaste of nieuwe documenten zijn:

- **CAME versie 9** (handboek van de CAMO: CAME= Continuing Airworhtiness Management Exposition). Versie 9 komt op de CTZ website te staan
- Aanpassingen aan de **Werkinstructie voor de ARC Inspecteur**. Hier is toegevoegd een instructie voor de bestandsnamen voor andere dan PH toestellen. Tevens is vastgelegd hoe voor Annex II de bestandsnamen voor de BVL verlengingsaanvraag eruit moeten zien.
- aanpassing aan het **formulier "AR"** (airworthiness review).
Indien het luchtvaartuig onderhouden wordt volgens een OHP met eigen verklaring van de eigenaar dient de AR-inspecteur bij afgifte van een nieuwe ARC af te tekenen op het AR formulier dat het OHP gecontroleerd is en voldoet voor het luchtwaardig houden van het vliegtuig.
- Instructie **"Hoe maak je een OHP met Eigen verklaring en EASA MIP"** MIP= Minimum Inspection Program = jaarinspectiestaat of D-inspectie
- een **voorbeeld OHP** met eigenverklaring en EASA MIP in Word. Dit voorbeeld kan door een eigenaar gebruikt worden om een OHP voor zijn eigen toestel te gebruiken.

Advies aan eigenaren/ clubs:

Vanuit de CAMO adviseren we eigenaren en clubs met PH zweefvliegtuigen gewoon het bekende KNVVL CAMO Onderhoudsprogramma te gebruiken. De AMP-inspecteurs van de club kunnen dit document goedkeuren.

Het **nieuwe onderhoudsprogramma met eigen verklaring en EASA MIP** (Minimum Inspection Program) is vooral voordelig voor eigenaren van D registraties of andere EU registraties. Zij hoeven nu niet meer naar een buitenlandse CAMO of andere Europese luchtvaartautoriteit voor het goedkeuren van hun AMP en jaarlijkse ARC verlenging. Dit kan jaarlijks €300,- of meer aan kosten besparen en daar komt nog reistijd bij. Verder kan de jaarlijkse transponder keuring bij D-registraties vervallen. Een verder voordeel hebben eigenaren van TMG's, zelfstarters, turbo's, omdat het AMP met eigen verklaring alternatief onderhoud toestaat en tot op zekere hoogte andere overhaul intervallen.

Meer achtergronden vind je in "**Hoe maak je een OHP met Eigen verklaring en EASA MIP**" en Part- M. Met vragen kan je ook aankloppen bij de CAMO.

2. Overig nieuws

a. ILenT website vernieuwd

ILenT heeft onlangs haar website geheel vernieuwd. Dit heeft vervelende consequenties. Het is lastig om documenten te vinden. De zoekmachine vindt de documenten niet op ILT nummer. Verwijzingen in diverse ILenT documenten kloppen niet meer. Ook links vanaf de CTZ-site zullen niet allemaal werken (Jan Roza gaat namens CTZ uitzoeken welke aanpassingen nodig zijn).

b. Uitstel door EU van regelgeving rond PART 66 L1 en L2

Tijdens de technici conferentie in november is gesproken over de roadmap voor de implementatie van de PART M Subpart 66 L1 en L2 technicus voor zweefvliegtuigen. Voor zover we hebben kunnen achterhalen, heeft EASA alle regelgeving afgerond en ingeleverd in Brussel bij de EU. Het voorstel ligt bij het DG-Move. Een nieuwe datum voor implementatie is er niet. Via andere bronnen (European Airports Sports), die wat dichterbij het vuur zitten dan de KNVVL, begrijp ik dat de regelgeving L1 en L2 technicus wel eens kan doorschuiven naar 2019 / 2020. De technicus bevoegdheden worden dan geïntegreerd in het in ontwikkeling zijnde PART Gliding. Vooralsnog kan je dus alleen een nationale technicus bevoegdheid halen AML A, B, C. Het theorie-examen doe je bij ILT. Je kan je individueel voorbereiden of aansluiten bij een regio initiatief. De praktijkopleiding doe je in de club onder leiding van een ervaren ARI.

c. CAMO Administratie

Anneke Wolthuis kijkt zorgvuldig alle aangeboden ARC en OHP documenten na voor ze de informatie doorstuurt naar ILT of LBA en de documenten archiveert. Het hele systeem met alle formulieren en coderingen is foutgevoelig. Ondanks dat gaat er heel veel goed. Wel zijn er een paar valkuilen waar wij ARI's en AMPI's af en toe invallen:

- i. De **CAMO** werkt **alleen voor leden** van de afdeling zweefvliegen die hun contributie betaald hebben. Is een eigenaar geen lid en/of heeft niet betaald, dan wordt de ARC en / of het OHP geweigerd.
- ii. De **bestandsnamen van ARC en BVL verlengingsdocumenten** gaat niet altijd goed. De echte pijn zit bij BVL en ARC documenten voor D-registraties. In de nieuwe werkinstructie voor de ARC inspecteur is de vereiste codering uitgelegd.
- iii. Het **formulier GK** (goedkeuring van onderhoudsprogramma's) kent twee opties "EASA PART M" of "Annex II". Het is de bedoeling dat de AMPI de optie weghaalt, die niet van toepassing is, bij het invullen en ondertekenen.

- iv. Er zijn af en toe **ARC** inspecteurs, die een ARC verlenen voor een toestel waarvan zij volgens het luchtvaartuigenregister **eigenaar of mede-eigenaar** van zijn. PART M staat dit niet toe (zie ook de CAME). Anneke probeert e.e.a. te onderscheppen, maar het komt voor dat de ARC bij ILT geweigerd wordt.

d. **OHP verschillen EASA en ANNEX II**

Er zitten helaas kleine verschillen tussen de eisen aan de OHP's volgens PART M voor EASA toestellen en de eisen volgens de Nederlandse ROL (Regeling Onderhoud Luchtvaartuigen) voor OHP's van Annex II toestellen.

Voor Annex II geldt:

- i. geen piloot eigenaar taken, onderhoud en vrijgave bevoegdheid bij Annex II
- ii. de regeling onderhoud luchtvaartuigen (ROL) schrijft voor dat je altijd de nieuwste brondocumenten van een fabrikant MOET gebruiken (gevolg: telkens het OHP aanpassen als er een nieuw document is)
- iii. bij Annex II moet je MD-NL documenten volgen en verwerken in je OHP. Bij EASA toestellen zijn de Nederlandse MD's niet verplicht. Je mag je er vrijwillig aan houden.

3. **Nieuwe Documenten**

Met ingang van heden gelden de volgende documenten. De nieuwe documenten komen binnenkort op de CTZ website (<http://www.ctz.zweefportaal.nl/main/website/pages/home.php>).

- a. CAME versie 9 NL 8065
aanpassing voor AMP op basis van EASA MIP en eigen verklaring
- b. Appendix CAME NL65 Annex II, december 2016
aanpassing voor duur van de vergunning (onbeperkt)
- c. Nieuwe werkinstructie voor de ARC-inspecteur (Versie 9 van 09-08-2017).
codering formulieren AR, AC voor **niet** PH-registratie
codering ILT rapportage voor Annex II
- d. Nieuw formulier AR (CTZ/01/010117)
extra goedkeuring voor OHP met eigenverklaring door ARC-inspecteur
- e. Instructie " EASA AMP met eigen verklaring van de eigenaar" (versie 3, dec. 2016)
toelichting en uitleg over de opzet van een AMP
- f. Template / invulvoorbeeld van EASA AMP met eigen verklaring en van de eigenaar
word document aan te passen en in te vullen voor willekeurige toestellen.

We gaan de CTZ aanpassen met alle nieuwe informatie.

Bedankt voor je aandacht. Als je nog vragen hebt stel die dan gerust. Ik hoop dat je een goed vliegseizoen hebt en wens je al vast een fijn onderhoudsseizoen in een lekkere warme werkplaats.

Namens CTZ en CAMO, Egbert Veldhuizen