

Nieuwsbrief CAMO KNVVL

februari 2018

Aan: ARI's, AMPI's

CC: CAMO staf, CTZ, Secretarissen van Clubs

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

Beste collega's,

Ik wil je vragen dit bericht te delen met AML-houders, Part 66 technici, vlootbeheerder of eigenaren (van LS-4b) in je club.

1. AD 2018-0032 en TM 4048 voor de LS4-b

Namens CAMO/ CTZ heb ik sinds december over de TM en AD verschillende keren gecommuniceerd met DG, ILT en uiteindelijk EASA. In eerste instantie was het onduidelijk of de TM wel verplicht was (DG vond van wel, echter volgens EASA regelgeving was dit niet zo). Deze onduidelijkheid is weggenomen met de AD 2018-0032 (de eigenaar moet verplicht actie ondernemen).

Een tweede probleem met de TM is de instructie van DG, die stelt: "**inspectie, modificatie en vrijgave voor gebruik mag alleen in een PART M-F bedrijf plaatsvinden**". Deze stellingname van DG is **niet** in overeenstemming met EASA PART M.A. 801 (c). Op 14 februari heeft EASA bevestigd, dat de AD door een individuele AML-A houder mag worden uitgevoerd. Dit is goed nieuws voor de clubtechnici en eigenaren die nu een bevestiging hebben dat zij niet naar een PART M subpart F bedrijf hoeven.

OPMERKING-1:

EASA is open voor een alternatieve methode om aan de AD te voldoen. In plaats van vervangen van het onderdeel kan de TM ook onderdeel worden gemaakt van het OHP. Jaarlijks moet dan het onderdeel gecontroleerd worden en alleen bij defect vervangen worden. Om dit alternatief goedgekeurd te krijgen moet er een aanvraag gedaan worden bij EASA (AMOC – Alternative Method Of Compliance). Deze aanvraag moet op een speciale wijze en kost geld. Als eigenaren dit een alternatief vinden zouden zij contact met elkaar kunnen opnemen, de aanvraag in gang zetten en de kosten kunnen delen.

OPMERKING 2:

De officiële EASA reactie stuur ik je op verzoek toe.

2. Bevoegdheden van Part 66 technici

Zoals bekend zijn onze AML bevoegdheden nog steeds een Nationale Bevoegdheid op basis van ICAO eisen. Soms krijgen we vragen van PART 66 AML houders of zij ook mogen werken aan zweefvliegtuigen en deze werkzaamheden vrij mogen geven. In de PART 66 regeling van EASA is te lezen wat een PART 66 AML houder mag uitvoeren en vrijgeven aan de verschillende categorieën luchtvaartuigen. De Nederlandse overheid heeft de Nederlandse regelgeving aangepast. Zie voor de juiste tekst: **Regeling bijzondere bevoegd verklaringen luchtwaardigheid**.

Deze regeling vindt je via de website: overheid.nl.

Artikel 3.2 (Aanvullende bevoegdheden Part-66 AML: onderhoudswerkzaamheden).

Artikel 3.3 (Aanvullende bevoegdheden Part-66 AML: AR) Hier kan je lezen dat een Part 66 technicus ook de bevoegdheid van een ARI kan aanvragen.

Misschien was de aanpassing van de regelgeving rondom PART 66 bevoegdheden nog niet bij iedereen bekend. Ik kan me indenken dat de aanvullende bevoegdheden in sommige clubs verlichting kan betekenen voor de zweefvliegtuigtechnici of zelfs mensen kan aanmoedigen ARC-inspecteur te worden.

Ik hoop dat de informatie nuttig is. Indien je vragen hebt dan hoor ik het graag.

Nieuwsbrief CAMO KNVVL februari 2018

Namens CTZ / CAMO
Egbert Veldhuizen
Voorzitter CTZ
Coördinator Continuing Airworthiness CAMO