

Nieuws van CAMO en Commissie Technische Zaken

Aan:

- Inspecteurs CAMO KNVVL,
- (kandidaat-) Zweefvliegtuigtechnici, Vlootbeheerders (via clubsecretariaat)
- Clubsecretariaten

Van: KNVVL afdeling zweefvliegen, Commissie Technische Zaken en CAMO

Datum: 04 december 2019

Onderwerpen:

- Vacature Accountable Manager CAMO
 - Import van zweefvliegtuigen (van ILT)
 - EASA eisen aan PART 66 L Zweefvliegtuigtechnici
 - EASA PART ML
 - Technicusconferentie 2020
-

Beste CAMO-inspecteur, technicus en collega zweefvlieger,

Hieronder volgt een aantal belangrijke zaken voor de zweefvliegerij, de luchtwaardigheid van onze vliegtuigen en de leden die daarbij betrokken zijn.

Merk op: Je kan aan onderstaande tekst geen rechten ontleen. De officiële wetsteksten en regelingen zijn leidend.

Vacature Accountable Manager CAMO

Jaap Vis is al weer een aantal jaren Accountable Manager van de CAMO. Jaap vervuld deze functie met veel plezier maar wil graag het stokje doorgeven. Bij de CAMO ben je formeel aanspreekpunt voor ILT en het Afdelingsbestuur Zweefvliegen (ABZ). Je bent ook vertegenwoordiger (liaison) tussen CTZ (Commissie Technische Zaken) en ABZ. Ben je nieuwsgierig dan kan je contact opnemen met Jaap (j.vis@jvs-3d.nl). Taken en verantwoordelijkheden en functie-eisen kan je vinden in het handboek van de CAMO in hoofdstuk 1 Organisatie:

(http://www.camo.zweefportaal.nl/CAMO/CAME/CAME_v10_20180623.pdf)



Import van zweefvliegtuigen (van ILT)

De afdeling Luchtvaartuigenregister van ILT is verantwoordelijk voor het inschrijven van luchtvaartuigen. ILT streeft ernaar documenten elektronisch te versturen. ILT wil daarom de procedure bij het importeren en inschrijven van zweefvliegtuigen met een EASA BVL (CoA) veranderen. Het EASA BVL is herkenbaar aan het opschrift "EASA Form 25".

Stel je importeert een vliegtuig uit een lidstaat in een luchtwaardige toestand. Het toestel heeft dan een geldig ARC (EASA Form 15, Airworthiness review). Deze ARC blijft na import geldig. Echter op de nog geldige ARC ontbreekt de Nederlandse registratie (PH-nummer). Het aanpassen van de ARC en het vermelden van het PH-nummer is een taak van ILT. In de huidige situatie moet de eigenaar daarom het papieren ARC opsturen en door ILT laten aanpassen. Dit kost tijd en het papieren ARC kan weg raken.



ILT stelt daarom een andere werkwijze voor. Met onmiddellijke ingang delegeert ILT het aanpassen van de ARC aan een medewerker van de organisatie, die de import begeleidt. In ons geval is dat de inspecteur namens de **CAMO NL-065** (dus de CAMO die onder Nationaal recht valt). De inspecteur van NL-065

Nieuws van CAMO en Commissie Technische Zaken

schrijft op het nog geldige ARC: het PH-nummer afgegeven door ILT, zijn naam, nummer en paraaf. Dit aangepaste ARC wordt gescand en ingestuurd samen met de aanvraag voor een Nederlands BVL/CoA.

De informatie en formulieren voor import staan op de website van ILT (o.a. ILT.040.15). ILT heeft nog niet alle informatie aangepast op hun site en in de bijbehorende formulieren. Raadpleeg voor actuele informatie de site van ILT of neem contact op met het Luchtvaartuigenregister, Dirk Jan de Lange, Team Luchtvaartuigregister, 06-1535 9870.

<https://www.ilent.nl/onderwerpen/eigenaren-luchtvaartuigen/vereiste-documenten/formulieren>

EASA eisen aan PART 66 L Zweefvliegtuigtechnici



Iedere zweefvlieger en technicus zal wel vernomen hebben, dat de nationale bevoegdheid van de zweefvliegtuigtechnicus omgezet wordt naar een Europese bevoegdheid (ref. EASA PART M, Annex III / Part 66 L-bevoegdheid).

Als CAMO / CTZ hebben we de regelgeving van EASA er nog eens goed op nageslagen en gezocht naar tips en aandachtspunten. Wil je zelf op zoek naar informatie, dan kan je de wet en regelgeving erbij pakken. Het meest compleet is de publicatie "Easy Access Part M". EASY. Dit document kan je vinden via de link:

<https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/Easy%20Access%20Rules%20for%20Continuing%20Airworthiness%20%28April%202019%29.pdf>

Aandachtspunten:

- Conversie
- Het loggen van werkzaamheden
- Geldigheid van je Part 66 bevoegdheid
- Het aantonen van ervaring door een kandidaat-technicus

Conversie:

- Het conversierapport is opgesteld door ILT (paragraaf 66.A.70 en 66.B.300 en verder, zie Easy Access Part M). In het conversierapport kan je lezen hoe je nationale bevoegdheid wordt omgezet naar Part 66 L. In het rapport staan beperkingen (limitations) vermeld. Ook staat er hoe je de beperkingen kan wegwerken (66.A.50). EASA heeft de verantwoordelijkheid en bevoegdheid voor de conversie neergelegd bij de nationale autoriteit (ILT in ons geval). Als je het niet eens bent met het resultaat van de conversie kan je bezwaar maken bij de juridische afdeling van ILT. Een kopie van het conversierapport vind je op de CTZ-site:

http://www.ctz.zweefportaal.nl/main/Documenten/ILT-2019_23480_Part-66_Conversierapport_Zweefvliegtuigtechnici.pdf of KIWA:

<https://www.kiwaregister.nl/productpagina-onderhoudstechnici-luchtvaart>

- **LET OP: Je nationale bevoegdheid moet uiterlijk 1 oktober 2020 omgewisseld zijn**
- Je conversie-aanvraag moet je indienen bij KIWA en kost € 174, -.
- Met de PART 66 L mag je werken aan EASA regiem vliegtuigen en dat werk ook vrijgeven (CRS – certificate release to service). Buitenlandse autoriteiten en bedrijven moeten een vrijgave door een Nederlandse technicus accepteren en behoren geen extra vrijgave uit te voeren en/of extra rekeningen te sturen (66.A.20 6 privileges). Je mag ook werken aan Annex I toestellen (toestellen die onder Nederlands recht vallen b.v.: experimentals en oude zweefvliegtuigen zoals de Grunau Baby)

Het loggen van werkzaamheden:

- Je moet een logboek bijhouden om je ervaring aan te tonen en de Part 66 L bevoegdheid geldig te houden en te verlengen.
In het logboek moet je persoonlijke gegevens vermelden (naam, adres, licentie nummer).
In AMC 66.A.20 (b) 2 staat welke werkzaamheden in je logboek mogen worden genoteerd:
 - Onderhoud, reparatie, inspecties
 - Operational en functional testing
 - Trouble shooting, fouten zoeken en analyse van storingen
 - Uitvoeren van modificaties
 - Componenten wisselingen
 - Release to service en documentatie (o.a. workorders, weeg en zwaartepuntrapporten)
 - Tot 20 % van je ervaringseis mag je de volgende werkzaamheden loggen:
 - Training/ les geven als trainer/instructeur
 - Beoordelen: examinerator / beoordelaar/assessor
 - Het volgen van lessen (theorie en praktijk)
 - Onderhoud-support en engineering (denk aan het voorbereiden van een reparaties en inspecties o.a een werkplan maken, documentatie)
 - Onderhoudsmanagement en planning (werk als vlootbeheerder of hangaarchef, werkplaatschef)
- Het logboek mag op papier of digitaal (denk aan back-up, ref. AMC 66.A.20 (b) 2):
 - Datum,
 - Type luchtvaartuig en registratie
 - Omschrijving van de werkzaamheden (verwijzing naar een Workorder voor details)
 - Duur (dagen/ uren)
 - Als bevoegd persoon of onder supervisie (leerling)

Geldigheid van je Part 66 bevoegdheid

- Het bewijs is 5 jaar geldig. Voor het verstrijken van de afloopdatum moet je het verlengen (bij KIWA), Ref. 66.A.40 en 66.B.120
- Je mag als technicus werk uitvoeren en vrijgeven als je in de laatste 24 maanden ten minste zes maanden als technicus actief bent (66.A.20 (b) 2). Voor een Part 66 L geldt: één dag in de week gedurende 6 maanden voldoet (AMC 66.A.20 6).

Het aantonen van ervaring door een kandidaat technicus

- Naast het slagen voor een theoretisch examen (66.A.25) moet je voor een L bevoegdheid praktijkervaring aantonen. LET op: het volgen van theorielessen is niet voorgeschreven. Voor details zie Appendix VII en VIII bij Part 66 (Annex III bij Part M).
- De bevoegdheden en eventuele beperkingen staan in (66.A.45 (a), (h): Part 66 L1C Kunststof, L2C = kunststof met motoren, L1 alle voorkomende varianten, L2 als L1 met motor.
- De ervaringseisen zijn beschreven in 66.A.30. 2b (i). Voor de L bevoegdheid moet je twee jaar ervaring aantonen met relevante werkzaamheden, die past bij de bevoegdheid die je aanvraagt. Voor een L licentie voldoet het als je gedurende twee jaar in de weekends je praktijkervaring opdoet (AMC 66.A.30 (a) 4 laatste “-“).
Een overzicht met werkzaamheden voor “on the job training” voor zweefvliegtuigen vind je in Appendix II B (On the job Training). Voor motoren wordt verwezen naar Appendix II A.
LET OP: in AMC 66.A.45 (h) 1 staat dat een kandidaat 50% van de werkzaamheden moet hebben uitgevoerd tijdens de opleiding!
- **Uitbreiding** (66.A.30. 2b) van je bevoegdheid: 12 maanden ervaring op dat onderwerp. Dus je hebt de bevoegdheid kunststof en wil ook de houtbevoegdheid. Dan moet je theorie-examen

Nieuws van CAMO en Commissie Technische Zaken

gedaan hebben voor de module houten zweefvliegtuigen en een jaar gewerkt hebben aan houten toestellen.

- Bij de aanvraag moet je voldoen aan een aantal eisen (66.A.10). Zo moet je een logboek bijhouden waaruit je ervaring blijkt (AMC.66.A.10 1). Hier staat dat je moet vastleggen: wat, waar en wanneer je gedaan hebt. Je mag b.v opschrijven dat je een jaarlijkse inspectie hebt uitgevoerd voor de PH-1234, ASK-21 volgens het Onderhoudsprogramma (OHP). Je hoeft niet alle individuele inspectie items uit het OHP op te schrijven.

EASA PART ML

Onderdeel van de Roadmap General Aviation is PART M L (light). De veranderingen zijn beschreven in UITVOERINGSVERORDENING (EU) 2019/1383). De verordening is aangenomen door de Europese Commissie en moet ingevoerd worden tussen februari 2020 en 2022.

De bedoeling van PART ML is, dat de regelgeving en bureaucratische last voor de kleine luchtvaart afneemt. Misschien is dat wel zo in andere EASA-landen. Voor ons, de Nederlandse zweefvliegers, maakt ML de bureaucratie niet minder en luchtwaardigheid niet goedkoper. ML betekent ML alleen heel veel extra werk en opleiding. We moeten handboeken, procedures, formulieren aanpassen met nieuwe verwijzingen op de website en alle ARC inspecteurs opnieuw trainen. Uiteindelijk blijven de administratieve lasten nagenoeg gelijk. Maar alles heet anders.

In de loop van volgend jaar moet de KNVVL afdeling zweefvliegen de CAMO omzetten naar een **PART ML CAO (Combined Airworthiness Organisatie)**.

Meer kan je lezen in:

<https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/eRules%20consolidated%20Reg.%20%28EU%29%201321-2014%20-%20applicable%20from%2024-Mar-2020.pdf>

of in het Nederlands:

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019R1383&from=NL>

Technicusconferentie

Het CAMO en CTZ team denkt dat het goed is om in het voorjaar van 2020 (maart) een technicusconferentie te houden. We denken dan aan een programma van 13:00 tot 17:00 op een zaterdagmiddag of zondagmiddag. Uiteraard kijken we naar een centrale locatie. **We zouden graag je mening willen weten:** wil je dat er een technicus conferentie komt en wat moet er wat jou betreft op de agenda. Je reactie kan je mailen aan: veldhuizen@yoga-uden.nl.

Veel leesplezier en prettige feestdagen, namens CAMO en CTZ,

Egbert Veldhuizen
Voorzitter CTZ

Bronnen:

- EASA EASY Access Part M
- Afbeeldingen:
Kertstman: Pixabay, free stock photo
Marleen Kuiper
Stempel en vliegende vis: Pixabay free stock photo



EASA overzicht voor praktijkervaring voor kandidaat L-technici (Appendix II B On the job Training):
LET OP: in AMC 66.A.45 (h) 1 staat dat een kandidaat minstens 50% onderstaande activiteiten moet hebben beoefend tijdens de praktijkopleiding.

Appendix II B. SPECIFIC TASKS FOR SAILPLANES AND POWERED SAILPLANES:

General activities

Placards check or replace
Weighing, weight & balance sheet
Documentation of annual inspection, repair
Review records for compliance with airworthiness directives

Five annual inspections

Inspection after an occurrence
Dismantling/reinstallation of wings and empennages

Leveling and weighing

Level the sailplane
Weighing, weight & balance sheet
Prepare a weight and balance amendment
Check the list of equipment

Flight controls and flight control systems

Aileron, flaps: Removal — Balancing — Reinstallation
Elevator: Removal — Balancing — Reinstallation
Rudder: Removal — Balancing — Reinstallation
Rudder cable: Fabrication and installation
Elevator pushrod: Installation
Safeguarding of pins, screws, castellated nuts
Sealing of gaps

Electrical systems

Electrical components, wiring: Removal — Installation
Batteries — Servicing

Avionics systems

COM: Removal — Installation
NAV: Removal — Installation
XPDR: Removal — Installation
Antenna/antenna cable: Removal — Installation

Cabin equipment/systems

Belts/safety harnesses: Removal — Installation
Oxygen system removal installation — Test
Canopy replacement or repair
Pitot/static system: Removal — Installation — Test
Flight instruments: Removal — Installation
Installation of approved equipment
Compass: Installation — Compensation
Tow release: Removal — Installation
Water ballast system: Removal — Installation — Test

Undercarriage: Removal — Installation
Brake system: Replacement of components

Fuel — Engine — Propeller — Engine — Instruments

Refer to the tasks related to propeller, piston engine, fuel and control, ignition, engine indications and exhaust, which are contained in **Table A 'Specific tasks** for airplanes

Verification and adjustment of folding system of powered sailplanes

Wooden structures/Metal tubes and fabric

Inspection/testing for damages

Rib structure repair

Plywood skin repair

Recover or repair structure with fabric

Protective coating and finishing

Install patch on fabric material

Repair of fairings

Composite structures

Laminate repair

Sandwich structure repair

Partial gel coat repair

Complete gel coating

Repair of fairings

Metal structures

Crack testing

Repair of covering

Drilling cracks

Riveting jobs

Bonding of structures

Anti-corrosion treatment

Repair of fairings