

Nieuws van CAMO en Commissie Technische Zaken

Aan:

- Inspecteurs CAMO KNVVL en Camo Administratie
- Clubsecretarissen (clubtechnici en vlootbeheerders via de clubsecretaris)
- Bestuur ABZ, Directeur KNVVL
- ILT: Toezichthouder, Luchtvaartuigenregister

Van: KNVVL afdeling zweefvliegen, Commissie Technische Zaken en CAMO

Datum: 18 mei 2020

BELANGRIJK, lees deze informatie goed!

Onderwerpen:

- Aanpassingen aan de afgifte van een ARC (airworthiness review certificate)
 - Gevolgen van PART ML.
-

Beste CAMO-inspecteur, beste collega's



Hieronder volgt zeer belangrijke informatie voor de AR- en AMP- inspecteur.

Inleiding

Wij meenden als KNVVL CAMO / CTZ team afspraken gemaakt te hebben met ILT, zodat we conform de bestaande CAME en CAMO vergunning met bijbehorend formulieren verder zouden kunnen werken in de dagelijkse operatie. Daarnaast wilden we graag samen met ILT kijken hoe we het best naar een alternatief voor de CAMO kunnen toewerken en dit alternatief kunnen uitrollen. We moeten helaas vaststellen dat de door ons gewenste aanpak niet gaat werken. Het gevolg is een behoorlijk portie verstoring, noem het chaos. De handelwijze van het luchtvaartuigenregister en haar medewerkers is zeer te betreuren en getuigt van weinig gevoel voor klantvriendelijk handelen en ketenoptimalisatie. De door het luchtvaartuigenregister gekozen wijze om ARC –inspecteurs aan te schrijven dat afgegeven ARC's niet geldig zijn en eigenaren dat het document niet juist is veroorzaakt veel extra werk, ook voor ILT.

Oplossing voor het verstrekken van Geldige ARC formulieren:

De afgelopen week is ons duidelijk geworden dat EASA met de introductie van PART ML per 24 maart 2020 vereist dat zweefvliegtuigen volgens PART ML worden onderhouden. De ARC afgifte moet ook volgens PART ML plaatsvinden en gedocumenteerd op een ARC formulier dat herkenbaar is als EASA Form 15c versie 3. De review van de luchtwaardigheid moet ook vastgelegd worden. De review moet voldoen aan ML.A.903. De CAMO NL.MG.8065 introduceert met onmiddellijke ingang:

-  [CTZ01-18052020 AR airworthiness review.docx \(155 kB\)](#)
-  [CTZ02-18052020 AC EASA Form 15c versie 3.docx \(31 kB\)](#)

Deze formulieren zijn bijgevoegd bij deze nieuwsletter. **Met onmiddellijke ingang zijn de oude formulieren ongeldig.**

In overleg met ILT kijken we hoe we slim kunnen omgaan met Form 15b formulieren die vanaf 24 maart 2020 door ons ingestuurd zijn. Een oplossing is de gegevens overnemen op een Form 15 c volgens bijlage (maar dat is papieren werkverschaffing die niets bijdraagt aan veiligheid. Muda heet dat bij de Japanners). Een ander oplossing is dat ILT de 15 b's ingeleverd tussen 24 maart en 18 mei toch accepteert.

Andere gevolgen van de onmiddellijke invoering van PART ML:

1. Onderhoudsprogramma's OHP/AMP (vanaf 24 maart 2020):

- Het OHP zoals beschreven in het CAME en de voorbeelden op de CTZ site voldoen aan de PART M versie van voor 24 maart. Deze voorbeelden zijn **NIET** meer geldig voor **NIEUWE** OHP's/AMPs of **WIJZIGINGEN**.
- BESTAANDE** OHP's/AMP's die **niet** gewijzigd hoeven te worden **blijven geldig**.
- NIEUWE** of **GEWIJZIGDE** OHP's /AMP's moeten voldoen aan ML (ML.A.302). Voor OHP's/AMP's conform ML.A.302 zullen we de binnenkort informatie op de CTZ site plaatsen.

Indien je niet zolang kan wachten en ondertussen een nieuw OHP moet maken of OHP moet wijzigen, kijk dan naar de voorbeelden in ML.A. 302 en het AMC materiaal. Of kijk even op de website van de UK civil aviation of Ierse Civil Aviation voor een invulbare Template in Word conform ML.A.302.

2. Vrijgave van Werkzaamheden (vanaf 24 maart 2020)

Werkzaamheden aan zweefvliegtuigen moeten gedocumenteerd worden en vrijgegeven. Het CRS, Certificate Release to service moet afgegeven worden door bevoegde personen en bedrijven. Wij kennen twee soorten bevoegde personen

- De piloot-eigenaar. Deze mag werk uitvoeren en moet dit vrijgeven conform ML.A. 803
- De bevoegde technicus (Part 66 L, of nationaal AML houder). Deze dient het werk vrij te geven conform ML.A.801

LET OP: **Vrijgave** volgens **ML.A** dus **PART M Light** en niet meer volgens PART M.

LET OP: het vliegtuiglogboek verwijst naar Part M. Je kan het logboek blijven gebruiken maar moet waar nodig even M.A. veranderen in ML.A.

Het CAMO CTZ team onderneemt verder de volgende acties:

- Aanpassen van de informatie op de website van het CTZ
- Berichtje op zweefportaal
- Aanpassen van het CAME
- Aanpassen van de informatie betreffende OHP's
- Zie de site van EASA onder tabblad "**Regulations**", scroll naar beneden naar de tabel, **Continuing Airworthiness** (zie onderstaande figuur)
- <https://www.easa.europa.eu/regulations>

Continuing Airworthiness

Commission Regulation (EU) No 1321/2014 of 26 November 2014 - Continuing Airworthiness

Easy Access Rules: Continuing Airworthiness (Regulation (EU) No 1321/2014)

Textures: consolidated Regulation (EU) No 1321/2014 on Continuing Airworthiness (applicable from 24 March 2020)

Show regulations

Acceptable Means of Compliance and Guidance Material

AMC & GM to Regulation (EU) No 1321/2014	Part-M	Part-145
Part-66	Part-147	Part-T
Part-ML	Part-CAMO	Part-CAO

Egbert Veldhuizen

Voorzitter CTZ /Coordinator Continuing Airworthiness NL.MG.8065

AMC = acceptable means of compliance, manier waarop je aan de wet kan voldoen

GM = guidance material, extra uitleg hoe regelgeving bedoeld is en toegepast kan worden