

Nieuws van CAMO en Commissie Technische Zaken

Aan:

- Inspecteurs CAMO KNVVL en Camo Administratie
- Clubsecretarissen (clubtechnici en vlootbeheerders via de clubsecretaris)
- ILT: Toezichthouder

Van: KNVVL afdeling zweefvliegen, Commissie Technische Zaken en CAMO

Datum: 26 juni 2020

BELANGRIJK, lees deze informatie goed! Deel de informatie met belanghebbenden in je club.

Onderwerpen:

1. Geldige formulieren voor de afgifte van een ARC (airworthiness review certificate)
 2. Onderhoudsprogramma's opstellen conform PART ML
 3. Audits van CAMO inspecteurs (Corona en PART ML)
 4. Omwisselen Nationaal Bewijs Zweefvliegtechnicus naar Part 66 L2
 5. EASA EASY Acces versie van Verordening 1321/2014
 6. Regeling nationale veiligheidsvoorschriften luchtvaartuigen
-

Beste CAMO-inspecteur, beste collega's

1. Geldige formulieren voor de afgifte van een ARC

In de vorige nieuwsbrief heb je kunnen lezen, dat met de introductie van PART ML voor de afgifte van een ARC een nieuw formulier gebruikt moet worden. In de rondgestuurde bestanden van de formulieren AC en AR zaten nog een paar foutjes (sorry). Hierbij het verzoek de versies (22 mei 2020 of nieuwer) te gebruiken die op de [website staan van het CTZ](#):



CAMO instructies voor de ARC inspecteur volgens PART ML geldig vanaf 24 maart 2020:

- ▶ [Werkinstructie afgifte ARC \(v9, 9 augustus 2017\)](#)
- ▶ [Administratie van de ARC inspecteur \(v2, 22 mei 2011\).](#)
- ▶ [Formulier ARC, EASA Form 15c \(issue 3\) \(CTZ02-22052020\)](#)
- ▶ [ARC Inspectie checklist, formulier AR volgens PART ML \(CTZ01-22052020\)](#)

2. Onderhoudsprogramma's opstellen conform PART ML

Met de introductie van PART ML per 24 maart 2020 veranderde de wijze van goedkeuring en de lay-out van het onderhoudsprogramma voor toestellen, die onder het EASA regime vallen. De eisen aan het onderhoudsprogramma zijn beschreven in PART ML.A.302. [Uitleg en een toelichting over PART ML](#) vind je op de CTZ site.

De belangrijkste wijzigingen zijn:

- a. Het onderhoudsprogramma wordt **niet** meer door een AMP-inspecteur van de CAMO goedgekeurd.
- b. Het onderhoudsprogramma wordt **niet** meer opgestuurd naar de CAMO (en ook niet naar ILT of LBA, etc.)
- c. Het onderhoudsprogramma wordt door de eigenaar geldig verklaard (owner declared)
- d. De ARC-inspecteur moet bij afgifte van de ARC controleren of het onderhoudsprogramma actueel is en voldoet voor het luchtwaardig houden van het vliegtuig
- e. Bestaande onderhoudsprogramma's waar niets aan hoeft te veranderen blijven geldig. **MAAR:** Zodra het onderhoudsprogramma aanpast wordt (b.v. nieuwe eigenaar of AD of modificatie), moet de eigenaar een onderhoudsprogramma maken conform PART ML.

Voorbeelden en uitleg over [het nieuwe onderhoudsprogramma](#) vind je op de site van het CTZ:

MERK OP: Voor Annex I toestellen (experimentals en historische zweefvliegtuigen) die onder Nederlands recht vallen moet de AMP-inspecteur het Onderhoudsprogramma nog wel goedkeuren en opsturen naar de CAMO. Dit gebeurt dan conform de vergunning NL-065. Het [goedkeuringsformulier \(GK\)](#) is aangepast.

3. Audits van CAMO inspecteurs (Corona en PART ML)

Door de 1,5 meter maatschappij is het niet goed mogelijk audits uit te voeren bij alle clubs en alle actieve ARC- en AMP-inspecteurs. Het inspectie instituut van de CAMO heeft in overleg met de toezichthouder ILT een aanpak bedacht waarmee de meeste audits per mail en met een telefonisch interview afgehandeld kunnen worden.

Verder is het zinloos geworden om de AMP inspecteur bevoegdheid te auditen, omdat deze bevoegdheid voor EASA toestellen per 24 maart 2020 vervallen is.

4. Omwisselen Nationaal Bewijs Zweefvliegtechnicus naar Part 66 L2

Laatste herinnering: Technici met een Nederlandse Nationale zweefvliegtechnicus bevoegdheid (A,B,C) hebben nog 3 maanden om hun bevoegdheid om te wisselen in een EASA PART 66 L-2. Vergeet je je bevoegdheid te converteren, dan loop je het risico dat je helemaal opnieuw examen moet doen. Ken je collega's met een Nationaal AML A,B,C, wijs hen dan op de deadline van 1 oktober 2020 en verwijs hen naar de site van [KIWA register](#). Kom je er niet uit, bel dan met KIWA register voor hulp. Dit geldt natuurlijk ook als je zelf nog moet converteren.

5. EASA EASY Acces versie van Verordening 1321/2014

De regels voor "continuing airworthiness" zijn beschreven in Verordening 1321/2014 ook wel bekend als PART M (ook al is dat niet helemaal juist). EASA heeft regelgeving bewerkt tot een nieuw [Easy Acces](#) document. Dit nieuwe document bevat de wijzigingen, die per 24 maart in kracht getreden zijn met alle AMC en GM materiaal. Het [Easy Access](#) document van EASA maakt de regelgeving iets beter toegankelijk, omdat alle informatie in één document samengevoegd is.

6. Regeling nationale veiligheidsvoorschriften luchtvaartuigen

De eisen voor het luchtwaardig houden van historische zweefvliegtuigen en experimentals stond tot nog toe in de ROL (regeling Onderhoud Luchtvaartuigen). De Nederlandse overheid heeft het nodig geacht om de regelgeving voor ANNEX I luchtvaartuigen aan te passen en heeft onlangs de Regeling nationale veiligheidsvoorschriften luchtvaartuigen gepubliceerd in de Staatscourant. De regeling is bijgevoegd, zodat je kan lezen wat de gevolgen zijn voor historische zweefvliegtuigen qua onderhoud, import mogelijkheden en gebruik. Lees de regeling zelf goed door als hij voor jou van toepassing is (kopie is bijgevoegd).

Bij een eerste lezing vallen o.a. de volgende aspecten op:

- a. De nieuwe regeling treedt in werking op 1 oktober 2020. O.a. vervallen op die datum de regeling onderhoud luchtvaartuigen (ROL) en de regeling experimental
- b. Er moet voor alle vliegtuigen ook een onderhoudsprogramma worden gemaakt
- c. Het OHP mag voor zwevers op basis van PART ML uitgangspunten opgesteld worden
- d. Het lijkt erop alsof het OHP ook door de eigenaar opgesteld en goedgekeurd mag worden (dan kan de AMPI vervallen voor Annex I toestellen volgens de Basic regulation).
- e. Pilot Owner Maintenance wordt toegestaan op basis van EASA ML.A.803
- f. Onderhoud en reparatie in Duitsland, Oostenrijk en Zwitserland blijft bestaan (restant van de oude 4-landen overeenkomst)
- g. Bij experimental zwevers / motorzwevers mag de eigenaar het onderhoud doen, maar moet wel een technicus laten mee tekenen bij de BVL-verlengingsaanvraag. Avionica en instrumenten moeten door een bevoegde technicus gecontroleerd worden
- h. Onderhoud, reparatie en modificatie mag voor een groot deel op basis van EASA PART ML, CS-STAN (je hebt dan geen GWL nodig voor een FLARM in een Grashopper of Grunau Baby)

Ter afsluiting:

Het CAMO / CTZ team is in contact met ILT over het alternatief van de huidige CAMO (die zoals je weet per september 2021 ophoud te bestaan). Het veroorzaakt voor de afdeling zweefvliegen veel (onnodig/zinloos) werk en (onnodige) kosten. De weg van de minste weerstand lijkt een CAO organisatie met afgifte bevoegdheid voor een ARC te zijn. Als individu kan je ook de ARC bevoegdheid aanvragen bij ILT (soort EZT 2.0). Dit kost circa € 1600,- (een onredelijk hoog bedrag). De bevoegdheid is dan 5 jaar geldig.

Er volgt de komende maanden ongetwijfeld nog meer informatie. We houden je op de hoogte.

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