

# Nieuws van CAMO en Commissie Technische Zaken

---

Aan:

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

Van: KNVVL afdeling zweefvliegen, Commissie Technische Zaken en CAMO

Datum: 10 mei 2021

## Inhoud

Voor de ARC-inspecteur: nieuw Form 15 c per 18 mei 2021.....	1
Stand van zaken rondom CAMO ⇔ CAO .....	1
Audits door de CAMO .....	2
Audits door ILenT .....	3
Part 66 technicus bevoegdheid.....	3
Examens voor technici volgens EASA Part 66 L .....	3
Notice of Proposed Amendment (NPA) voor Part 66 NPA (2020-12.....	3
EASA Season Opener 2021.....	4
Annex I vliegtuigen.....	4
Informatie uitwisseling met technici en ARC-inspecteurs: .....	4

---

Beste CAMO-inspecteur, beste collega's

Het is alweer een enige tijd geleden dat we (CAMO/CTZ) informatie met jullie gedeeld hebben over het reilen en zeilen bij vliegtuigonderhoud. Hieronder vind je (belangrijk) nieuws.

## Voor de ARC-inspecteur: nieuw Form 15 c per 18 mei 2021.

EASA heeft een aantal grotere en kleinere wijzigingen geïntroduceerd per 26 maart 2021 (Implementing regulation 2021/700). Vanaf 18 mei moet je bij afgifte van nieuwe ARC's het formulier 15 versie 4 gebruiken (kopie bijgevoegd en verder te vinden op de [CTZ-site](#)). In de nieuwe 2021/700 vind je ook informatie over het gebruik van onderdelen zonder Form 1. Het gebruik van onderdelen zonder Form 1 is verruimd.

## Stand van zaken rondom CAMO ⇔ CAO

De opvolger voor de CAMO is de CAO (combined airworthiness organisation). Wat is ook weer een CAO? In het kort is het een organisatie die voor eigenaren van o.a. zweefvliegtuigen werkzaamheden verricht. Er worden drie categorieën beschreven in de regelgeving (EU 1321/2014, PART CAO):

1. Onderhoud, modificatie, reparatie en inspectie.
2. Airworthiness management (beheer van het vliegtuig en de continuïteit airworthiness, opstellen van het AMP, actueel houden van de vliegtuigadministratie, bedrijfstijdenbeheer, AD's, etc.)
3. Airworthiness Review en ARC afgifte.

Voor zweefvliegtuigen hebben we net als bij de huidige CAMO alleen de 3 optie nodig: Afgifte van het ARC na het uitvoeren van de airworthiness review. Immers de items onder punt 1 mogen worden

## Nieuws van CAMO en Commissie Technische Zaken

---

uitgevoerd door een bevoegde technicus volgens Part 66 (L1 of L2). De zaken onder 2 doet de eigenaar of club zelf.

De overheid verplicht ons een CAO vergunning aan te vragen. Doen we dat niet dan verloopt de CAMO vergunning. De einddatum voor de CAMO heeft EASA / EU in eerste instantie bepaald op september 2021. Maar doordat de overgang heel veel werk is, er veel onduidelijke eisen zijn en corona ook hier parten speelt, hebben EASA/EU de einddatum van de CAMO verschoven van september 2021 naar maart 2022. Door dit uitstel hebben we iets meer tijd om de CAO voor elkaar te krijgen.

Wat is de stand van zaken bij de afdeling zweefvliegen t.a.v. de CAO?:

- In het najaar van 2020 is een **aanvraag ingediend** voor een **CAO** bij ILT.
- Er is een **rekening betaald** aan ILT van € 3600 om een CAO vergunning te krijgen (dat voelt onredelijk, we worden door de overheid gedwongen en schieten met een CAO niets op t.o.v. de huidige CAMO. We hebben bezwaar gemaakt bij ILT tegen de rekening. Het bezwaar is afgewezen (slager die zijn eigen vlees keurt.....)
- Bij de aanvraag voor de CAO **zijn concept handboeken ingeleverd met procedures, formulieren** etc. Aan vrijwilligerswerk is hier al ruim 100 uur in gaan zitten (tegen het tarief van ILT van €153 per uur.....).
- Daar zijn we er nog niet mee. Want bij de concepten hebben we commentaar ontvangen (bevindingen). Die bevindingen moeten opgelost worden. Verder moet de CAO nog geïntroduceerd worden bij de ARC-inspecteurs van de CAMO.
- Struikelblok, Verplichting bij CAO om de organisatie in te richten voor "airworthiness management", terwijl we dat niet gaan aanbieden. NB bij de CAMO hebben we deze dienst ook nooit geleverd en dus ook niet beschreven in het handboek. We hebben hierover al veel contact gehad met ILenT en ook EASA. We hebben nog geen "verstandige" oplossing.

Hoe verder met de CAO?

Laten we zeggen dat het glas halfvol is. Omdat het momenteel lastig is bij elkaar te komen en video meetings zo hun beperking hebben, wachten we even tot na de zomer. Vanaf medio 2021 tot maart 2022 hebben we dan de gelegenheid in contact met ILT tot een passende oplossing te komen en de CAO bij de clubs en ARC-inspecteurs uit te rollen.

Bestaat er een **alternatief voor de CAO** als we er als afdeling niet uitkomen met ILT? Ja, namelijk:

- Het inschakelen van een commerciële partij zoals SCT of bedrijven in andere EU landen. Dat kost circa 500 euro per toestel per jaar. Verder is het de vraag welk bedrijf dat voor 550 zweefvliegtuigen kan invullen. Als je een airworthiness review + ARC afgifte goed wil doen kost dat al snel 1 tot 2 dagen (en dan alleen als het vliegtuig en de administratie tip top in orde is).
- Het andere alternatief is een **"EZT 2.0"**. Dit is een **Part 66 bevoegd technicus met het privilege om ARC af te geven**, volgens ML.A.901 (b)(4). Met dit traject hebben we ervaring opgedaan. De afhandeling van de aanvraag duurde 5 maanden. Het privilege ARC afgifte is 5 jaar geldig en kost €1700. Er kleeft aan deze variant een nadeel voor bestaande ARC-inspecteurs bij de CAMO. Je mag als ARI namens de CAMO immers ook ARC's afgeven voor turbo's, zelfstarters, tmg, elektro, jet. Dit mag ook als je zelf geen motor bevoegdheid hebt. Maar als "EZT2.0" mag je alleen een ARC afgeven binnen de reikwijdte van je AML. Dus als je geen motorbevoegdheid hebt (oude AML A, B), mag je geen ARC afgeven voor een TMG. Met een oude AML "A" kan het nog lastiger worden, want dan heb je ook nog een beperking voor radio's en transponders. Om dan nuttig gebruik te maken van de EZT 2.0 moet je beperkingen (limitaties) in je AML wegwerken.

## Audits door de CAMO

De interne CAMO audits bij de clubs en de ARC-inspecteurs zijn vorig jaar grotendeels op afstand uitgevoerd. Het inspectie-instituut (Hugo Ording, coördinator en collega's Peter van Horssen, Alex Wijffels en Egbert Veldhuizen) zet deze aanpak voort in 2021, zolang we in de 1,5 meter samenleving zitten. Wel hopen we dat we snel weer gewoon fysiek op bezoek kunnen komen.

### Audits door ILenT

Als competente autoriteit moet ILenT wettelijk toezicht houden op activiteiten in o.a. zweefvliegclubs. De afgelopen 10 jaar heeft ILenT daar beperkt aandacht aan besteed. Het toezicht was in hoofdzaak indirect via de CAMO en de jaarlijkse audit van de CAMO door ILenT. Om aan de wettelijke taak te voldoen gaat ILenT vaker direct audits houden bij o.a. zweefvliegclubs. ILenT gaat het komend jaar 100 audits doen. Dit noemt men ACAM= aircraft continuous airworthiness monitoring. Voor zover bekend is ILenT recent op bezoek geweest in: Hilversum, Malden, Gilze. Men kan zowel op afspraak (beoordeling luchtwaardigheid) komen als onverwacht (beoordeling van de operatie). De luchtwaardigheidsaudits lijken erg op de interne audits van de CAMO. ACAM items: boorddocumenten, Actueel AMP (alle brondocumenten actueel), Workorders, Bedrijfstijden overzicht, AD's, TM's, vrijgaves, FORM 1, bij standaard componenten de traceability en acceptatie voor gebruik door de eigenaar en het vliegtuig. **Alles dus zoals beschreven in PART ML!** Wil je meer weten over ACAM audits dan kan je de site van het Luftfahrt Bundeamt raadplegen. Het [LBA geeft uitleg in het Engels](#).

### Part 66 technicus bevoegdheid

Iedereen heeft nu een EASA PART 66 L licentie. Deze licentie moet elke 5 jaar vernieuwd worden. MAAR **let op:** om **de privileges** van je L-licentie te mogen uitoefenen moet je voldoen aan een **currency eis**. Je **moet** een logboek bijhouden. De eisen aan het loggen van werkzaamheden en de gewerkte uren eis zijn flink aangescherpt met de overgang van nationaal naar EASA regiem. Voor het **loggen van werkzaamheden** kan je een eigen document opstellen of de **tool gebruiken** van ACN (Jan Roza) [zie website van CTZ](#). Klik op het logo dat je hier ziet (potlood+ meeuwen).



De **“gewerkte uren eis”** is lastig. In de wet staat dat een L1, L2 technicus alleen **vrijgaves** mag afgeven als hij/zij de afgelopen 24 maanden 100 dagen gewerkt heeft als technicus. Deze 100 dagen is onrealistisch (al mag je ook papierwerk, cursussen, werkvoorbereiding enz. meetellen). Zonder vrijgave bevoegdheid (Release to service) mag je net zoveel als elke piloot-eigenaar en is AML feitelijk waardeloos. **DUS: schrijf je werkzaamheden op! Wees niet zuinig met wat je meetelt als werkervaring.**

**LET OP: voldoe je niet aan de currency eis (je hebt geen logboek), dan mag je geen werkzaamheden vrijgeven. Doe je dat toch (bewust of onbewust), dan overtreed je de wet. Het vliegtuig is dan niet luchtwaardig en mogelijk heb je een strafbaar feit gepleegd. Pas dus op.**

De CTZ heeft samen met België (initiatiefnemer) aangeklopt bij EASA voor een passende oplossing voor deze onrealistische uren-eis. Om je TMG bevoegdheid geldig te houden hoeft je maar 6 uur per jaar te vliegen. Voor een geldige technicus bevoegdheid is de eis nu 50 dagen(!). Dat is ridicuul! Dit punt is ook opgepakt door EGU (European Gliding Union) en EAS (European Airsports). EGU en EAS behartigen onze belangen bij EASA. Er wordt aan een oplossing gewerkt door EASA. Hopelijk spoedig....

### Examens voor technici volgens EASA Part 66 L

Medio april is in Woerden bij de KNVVL de eerste keer een technicus examen georganiseerd volgens Part 66 L eisen. De medewerkers van de KNVVL hadden het examen keurig Corona proof georganiseerd. Aan de meer algemene modules deden 14 kandidaten mee. Bij meer specialistische modules zoals hout, metaal en motoren lag het aantal kandidaten tussen de 6 en 8. De examencommissie is onder leiding van Wim Wansink en Bert de Kort druk met het beoordelen van de resultaten. De eerste indruk is positief. Het volgende examen in september 2021. Kandidaten kunnen zich aanmelden via [Brevet Aero](#). We hebben echt nieuwe en jongere technici nodig. Stimuleer clubgenoten om deel te nemen of om limitaties zoals motoren en radio/transponders weg te werken.

### Notice of Proposed Amendment (NPA) voor Part 66 NPA (2020-12)

We zijn nog nauwelijks op pad met de regels van Part 66 of EASA komt met voorstellen voor wijzigingen aan Part 66. Voor L1 en L2 ziet dat er **niet goed** uit. Zo wil men de theorie examens nog complexer maken

dan ze al zijn en ook een **2 daags praktijk examen** invoeren bij een luchtvaartschool. Het waarom van deze **verzwaringen** ontbreekt. Als KNVVL hebben we zelfstandig bij EASA een respons (bezwaar) ingediend, maar ook samen met EGU en EAS. Vastgesteld kan worden dat wij als Nederlandse **zweefvliegers niet actief** genoeg zijn om **onze belangen op Europees niveau** te verdedigen. We zijn **niet proactief** richting EASA, en spelen onvoldoende onze rol bij EGU (European Gliding Union) en EAS (European Airsports). Wil je meer weten over wat er boven ons hoofd hangt en hoe je kan meepraten? Abonneer je dan op de e-mail nieuws van:

- European Gliding Union: <https://glidingunion.eu/>
- European Airsports: <https://www.europe-air-sports.org/>
- EASA: [EASA CRT application - Documents list \(europa.eu\)](#)
- EASA: [General Aviation | EASA \(europa.eu\)](#)
- EASA: [Stay informed | EASA \(europa.eu\)](#) Maak hier een account aan en krijg informatie per mail over wijzigingen in regelgeving, AD's, events, SIB's etc.

### EASA Season Opener 2021

Op 28/29 april heeft EASA een virtuele seizoen opening gehouden. [De presentaties staan op de EASA site als video](#). Normaal geeft EASA presentaties tijdens de AERO Beurs in Friedrichshafen. Omdat de beurs afgelast is, heeft EASA gekozen voor een alternatief via video. Het voordeel is, dat zo veel meer mensen bereikt kunnen worden. Ook over luchtwaardigheid en PART ML wordt uitleg gegeven. Zo is het mogelijk in een aantal gevallen onderdelen te gebruiken zonder Form 1. Als technicus of ARC-inspecteur is het de moeite waard de video's te bekijken.

### Annex I vliegtuigen

- Deze vallen buiten EASA verantwoordelijkheid. De Nederlandse overheid heeft een aantal wetten en regels veranderd c.q. verandert die nog verder. Veel is nog onduidelijk, b.v. de rol van de CAMO voor annex I (NL065). We blijven voor annex I voorlopig werken zoals we dat gedaan hebben. Eigenaren van annex I toestellen en technici die daaraan werken adviseren we kennis te nemen van de: "[Regeling nationale veiligheidsvoorschriften luchtvaartuigen](#)".

### Informatie uitwisseling met technici en ARC-inspecteurs:

Als CTZ en CAMO maken we gebruik van de CTZ website, nieuwsletters. Jan Roza houdt zeer stipt bij wat EASA allemaal aan belangrijk nieuws heeft (AD's). Soms maken we gebruik van zweefportaal en het forum. We weten niet zeker of we de technici in Nederland op deze manier nog effectief bereiken. Is de bestaande communicatie en informatie uitwisseling nog wel van deze tijd? Kunnen we verbeteren? Kunnen we elkaar beter en sneller kunnen informeren? Voldoet de huidige werkwijze of heb je betere ideeën / andere wensen? Zou een whats app-groep iets zijn (zijn er betere alternatieven?) Periodieke zoommeeting? Moet die groep dan alleen voor de ARC inspecteurs zijn? Of mogen alle technici erin? De groep kan gebruikt worden voor:

- CAMO (CAO) nieuws
- Part 66 nieuws, o.a. examens
- Nieuwe AD's, en informatie van EASA (TCDS, Service Bulletins)
- Vraag om hulp bij collega's bij onderhoud gerelateerde vragen (b.v.: wie kan helpen bij een kapvervanging, maar niet een uitgebreide discussie over hoe. Dat moet dan maar bilateraal).
- DUS ZEKER NIET voor flauwekul over het weer en uitgebreide discussies over van alles en nog wat

Heb je hier ideeën over laat dan gerust iets van je horen (mag ook als je het prima vindt zoals het gaat).