

Nieuws van CAMO/CAO 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 & CAO team

Datum: 10 november 2021

Inhoud

De afdeling zweefvliegen gaat over van CAMO ⇔ CAO	1
Omscholing tot ARS. Hoe wordt je ARS bij NL.CAO.4403?	2
Part 66 technicus bevoegdheid	3
Speerpunt: Nieuwe technici volgens EASA Part 66 L	3
Annex I vliegtuigen	4

Beste ARC-inspecteur, beste collega's

Het moment is daar dat we (CAMO/CTZ) betrokkenen kunnen informeren over de transitie van CAMO NL.MG.8065 naar NL.CAO.4403. In een verplichte cursus krijgen de ARC-inspecteurs te horen wat er voor hun verandert. De bestaande ARC-inspecteurs worden omgeschoold tot ARS (airworthiness review staff). Als ARS mag je een ARC afgeven namens de CAO. Verder in deze nieuwsbrief goed nieuws over de currency eisen voor technici en een oproep aan clubs en leden om van het opleiden van nieuwe technici een speerpunt te maken.

De afdeling zweefvliegen gaat over van CAMO ⇔ CAO

De opvolger voor de CAMO is de CAO (combined airworthiness organisation). Wat is 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 alleen de 3 optie nodig: Afgifte van het ARC na het uitvoeren van de airworthiness review. Immers de items onder punt 1 mogen worden uitgevoerd door een bevoegde technicus volgens Part 66 (L1 of L2) of een bedrijf. Airworthiness Management mag de eigenaar of club zelf doen.

De uiterste invoeringsdatum van de CAO is door EASA/EU verplaatst naar maart 2022. In overleg met ILenT heeft de KNVVL besloten de **CAMO op 30 november 2021** te beëindigen en per **1 december 2021** als **CAO** verder te gaan (erkenningsnummer: NL.CAO.4403).

Wat zijn de gevolgen voor de ARC-inspecteur en hoe gaan we de omzetting uitrollen:

- Een ARC inspecteur van de KNVVL CAMO NL.MG.8065 kan tot en met 30 november 2021 een ARC afgeven. De ARC- inspecteur en de CAMO hebben 10 werkdagen om de ARC in te sturen naar het

Nieuws van CAMO/CAO en Commissie Technische Zaken

luchtvaartuigenregister (uiterlijk 9 december 2021). **LET OP:** Alle ARC's afgegeven door de CAMO met uitgifte datum 1 december 2021 of later zijn ongeldig en worden door de CAMO administratie teruggestuurd!

- **Vanaf 1 december 2021** mag alleen een ARC ingediend worden door de **KNVVL CAO**. Medewerkers van de CAO moeten eerst opgeleid worden tot ARS (Airworthiness Review Staff). Pas als een voormalige ARC-inspecteur meegedaan heeft aan een omscholingscursus mag hij als kersverse ARS een ARC afgeven namens de NL.CAO.4403.
- Het e-mail adres verandert in: cao.zweefvliegen@knvvl.nl. Dus: **ARC's afgegeven na 1 december 2021 moeten worden opgestuurd naar dit nieuwe mailadres.**
- Zodra je omgeschoold bent tot ARS, mag je ook de ARC afgeven van je eigen toestel.
- De bekende formulieren AC (EASA FORM 15 c) en AR (airworthiness formulier volgens ML.903) blijven, maar worden voorzien van de naam van de CAO en het nummer NL.CAO.4403. De nieuwe formulieren moeten gebruikt worden vanaf 1 december 2021 en zijn te vinden op de CTZ website.
- Op de CTZ website zullen rond 1 december de CAO documenten geplaatst worden, die de ARS nodig hebben bij afgifte van de ARC. De belangrijkste zijn:
 - Formulier CAO-02: AC (ARC, EASA FORM 15 C met de naam van de CAO)
 - Formulier CAO-01: AR (airworthiness review volgens ML.A.903, met de naam van de CAO)
 - Bijlage E5: proces aanvraag ARS bevoegdheid
 - Bijlage E6: Werkinstructie voor ARC afgifte
 - Handboek voor de CAO: CAE Combined Airworthiness Exposition
- De formulieren en werkinstructies zijn in het Nederlands. Het organisatiehandboek is in het Engels. Het organisatiehandboek beschrijft voornamelijk hoe de organisatie voldoet aan de wet (PART CAO). Zaken die al in de wetten en regels beschreven zijn, maken geen deel uit van het CAE. Dit is duidelijk anders dan bij de CAMO. Immers in het CAME stond ook uitleg over b.v. pilot owner maintenance, groot en klein onderhoud, het invullen van journaals, de vliegtuigadministratie, de opzet van een AMP, enz.. Al deze zaken zijn al beschreven in PART ML en EASA-CS-STAN en het CS-22, EASA Sailplane rulebook. De AR staff van de CAO en technici zullen dus bekend moeten zijn met deze documenten!

Omscholing tot ARS. Hoe wordt je ARS bij NL.CAO.4403?

Als ARC inspecteur bij de CAMO, voldoe je aan de eisen van PART CAO en mag je na een omscholing / bijscholing aan de slag als ARS (airworthiness review staff). Als je niet verder wilt als ARS bij de CAO horen we het graag (mail naar Egbert Veldhuizen, MARS – Manager Airworthiness Review Staff).

- De omscholing wordt georganiseerd door Hugo Ording. Je moet je bij Hugo aanmelden: hwording@gmail.com. Geef bij aanmelding door wat je voorkeursdatum is en een alternatieve datum (c.q. datum waarop je echt niet kan). De inschrijving gaat op basis van "first come first serve". De organisatie van de cursus mag afwijken van je voorkeursdatum en je indelen op een andere dag.
- De omscholing vindt plaats bij de NIJAC te **Malden**. Na aanmelding krijg je:
 - Bevestiging voor de datum,
 - Routebeschrijving
 - **Huiswerkopdracht** die je thuis alleen of met collega's dient te maken ter voorbereiding op de cursusavond (**huiswerk mee nemen naar de cursus**).
- Data:
 - Vrijdag: 10 en 17 december, 14 januari van 18:00 - 22:00
 - Dinsdagavond 14 december, 11 januari van 18:00 - 22:00
 - Zondag, 16 januari 2022 van 13:00 - 17:00
- Programma voor de cursus (globaal):
 - Context van wet en regelgeving. Wat is voor de ARS (AML-houder) belangrijk?



- Het uitvoeren van de Airworthiness review (eisen uit ML.A.903), de relatie met andere delen van de wet en regelgeving, o.a. het AMP, het gebruik van Workorders en de CRS, het huiswerk en discussie.
- Opleiden van nieuwe technici

Part 66 technicus bevoegdheid

Iedereen heeft nu een EASA PART 66 L licentie. Deze licentie moet elke 5 jaar vernieuwd worden bij KIWA register. Voldoen aan een ervaringseis is voor verlenging niet belangrijk.



Voldoen aan de ervaringseis is wel belangrijk als je de bevoegdheid wil kunnen uitoefenen om vliegtuigen na onderhoud vrij te geven voor gebruik (CRS volgens ML.A.801).

Er is positief nieuws over de ervaringseis voor PART 66 L1 en L2 technici. ILenT heeft een ALTMOC (alternative method of compliance) gepubliceerd voor AML houders. In plaats van de eis in EU regeling 1321 /2014 (100 dagen werk aantonen in twee jaar) om een CRS af te mogen geven gelden nu aanzienlijk beter hanteerbare eisen voor ons. De tekst van de ALTMOC vind je op de website van ILenT:

<https://www.ilent.nl/documenten/publicaties/2021/10/04/nl-altmoc-amc-66.a.20b2>

De ALTMOC beknopt samengevat:

- geldt voor Part 66 AML: L1, L1C, L2 en L2C
- geldt voor (motor-) zweefvliegtuigen die niet commercieel gebruikt worden (club/privé)
- De ervaringseis wordt nu:
 - In twee jaar moet de AML houder 4 jaarlijkse inspecties doen volgens het AMP en het werk vrijgeven.
 - Als je niet aan 4 jaarlijkse inspecties komt mag je elke niet uitgevoerde jaarinspectie compenseren met 5 andere taken (vrijgeven met werkorder). Deze taken mogen geen Pilot Owner Taken zijn.
 - Een AML-houder moet een logboek bijhouden. De eisen staan ook nog eens expliciet in de ALTMOC. Het technicus logboekprogramma op de CTZ-site voldoet (zie klikbaar logo).
 - Als je onverhoopt toch niet aan de eis kan voldoen moet je onder toezicht werken tot je weer wel aan de eis voldoet.



De ALTMOC is mede tot stand gekomen door de gegevens die verzameld zijn met de enquête onder technici. Uit de enquête bleek dat meer dan 80 % van de technici niet aan de eis van 100 dagen in twee jaar kan voldoen.

Speerpunt: Nieuwe technici volgens EASA Part 66 L

Volgens opgave van KIWA/ILT zijn er 178 nationale technicus bevoegdheden geconverteerd naar een L2. Gemiddeld zijn er ongeveer 4 AML houders per club. Uit de enquête die we in juli hebben gehouden kan je afleiden dat de komende 10 jaar veel technici met pensioen gaan.

- 50 % van de technici stopt binnen nu en 10 jaar (~ 80 mensen ofwel 2 AML-houders per club)
- 10 % van de technici heeft een motorbevoegdheid. Over 10 jaar zijn bijna alle motortechnici met pensioen. Voor de radio/transponder bevoegdheid geldt nagenoeg hetzelfde.

Tijd voor een speerpunt:

2 nieuwe technici per club opleiden in 5 jaar!

Elke club, elk bestuur, alle leden zouden zich hiervoor moeten inzetten.



Nieuws van CAMO/CAO en Commissie Technische Zaken

Stel je hebt een kandidaat of mensen die misschien technicus willen worden. Hoe maken we de weg er naartoe geschikt voor kandidaten? Kandidaten moeten **theorie examen** doen en **praktijkervaring** opdoen. Je mag al met praktijk beginnen voor je theorie examen doet!

Kandidaten kunnen zich aanmelden voor de theorie-examens via [Brevet Aero](#). De ervaring met de eerste examens in april en november van dit jaar zijn positief. Ruim 70 % van de kandidaten slaagt! De theoriecertificaten zijn 10 jaar geldig. Het examenteam gaat proberen het studeren makkelijker te maken. Heb je als kandidaat toch vragen, meld je en dan kijken we hoe we kunnen helpen.

De praktijk ervaring doe je op bij je club in de werkplaats. Belangrijk is dat je een logboek bijhoud van taken die je uitgevoerd hebt onder supervisie (On the Job Training). Leg de taken vast op workorders. Zelfs als iemand nog niet zeker weet of hij technicus wil worden, dan loont het om werkzaamheden in de werkplaats vast te leggen. Voor je het weet heb je voldoende praktijk ervaring en kan je dat aantonen met workorders.

TIP: laat voor elk handig lid dat assisteert bij (winter-)onderhoud, dat werk documenteren als "On the job training". Zo wordt je "spelenderwijs" technicus! De praktijk is ook een basis voor het theorie examen (b.v. als de kandidaten vragen stellen aan de ervaren rootten en omgekeerd als de ervaren technici ook uitleg geven aan de nieuwelingen).

Tijdens de omscholingscursus voor ARC-inspecteurs naar ARS wordt aan het opleiden van nieuwe technici behandeld. Heb je vragen neem dan contact op met Egbert Veldhuizen (voorzitter CTZ).

Annex I vliegtuigen

Onze oude vleugels doen het nog steeds en worden met veel liefde in de lucht gehouden door o.a. de VHZ. Annex 1 vliegtuigen 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 (NL.065). We blijven voor annex I voorlopig werken zoals we dat gedaan hebben. Dus vraag een BVL verlenging aan volgens de procedure van NL.065).

Eigenaren van annex I toestellen en technici die daaraan werken adviseren we kennis te nemen van de: ["Regeling nationale veiligheidsvoorschriften luchtvaartuigen"](#).

