

# 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, Luchtvaartuigregister

Van: KNVVL afdeling zweefvliegen, Commissie Technische Zaken en CAO team

Datum: 18 maart 2022

## Inhoud

BVL keuringen, Appendix op het CAE Annex I NL-065 .....	1
Speerpunt: Nieuwe technici volgens EASA Part 66 L .....	2

---

Beste ARS, beste collega's

De introductie van de CAO en de omscholing van de Airworthiness Review Staff is afgerond. Het was veel werk voor iedereen (inclusief de overheid). Bij een kosten / baten analyse van het geheel zou een mens wel eens kunnen schrikken (d.w.z. veel kosten, geen noemenswaardige baten).

Er was nog één restpunt en dat is de aanpassing van het handboek voor BVL aanvragen. Die horde is nu ook genomen. Hieronder vind je uitleg in de paragraaf BVL keuringen.

Een punt van zorg is de bemensing van de CAO en eventueel CTZ. Er is echt opvolging nodig voor Egbert Veldhuizen in de CAO en CTZ en op iets langere termijn ook voor andere functionarissen. We besparen met de CAO veel geld voor clubs en prive eigenaren (circa 250.000 euro). Bovendien is het kunnen uitvoeren van een ARC inspectie in je eigen club wel zo makkelijk. Zeker als je het vergelijkt met een reis naar een commercieel bedrijf (wat het alternatief zou zijn voor de gemeenschappelijke CAO). Verder is er bij een commerciële oplossing de vraag of er wel capaciteit is voor circa 600 ARC en BVL procedures. Uitwijken naar partijen in Duitsland (met de erbij horende reiskosten) is dan een optie. Dus wat wil de afdeling zweefvliegen, wat willen de leden en eigenaren van vliegtuigen? Een eigen CAO of betalen we liever 250.000 euro bij een aantal bedrijven in Nederland en erbuiten? Uitbesteden kan natuurlijk, maar past minder bij de traditie van het zweefvliegen, d.w.z. samen zelf doen wat we kunnen om de kosten voor de leden laag te houden. Wil je meer weten over een rol bij de CAO/CTZ benader dan gerust Tom Bunck (accountable manager van de CAO).

Tijdens de bijeenkomsten in Malden (december 21/ januari 22) hebben we veel aandacht besteed aan taken en verantwoordelijkheden van de eigenaar, de piloot en technicus op het gebied van luchtwaardigheid. We hopen dat er in de clubs een discussie gestart is over wie verantwoordelijk is, waarvoor en hoe je daar invulling aan geeft als club. Mocht je er nog niet aan toegekomen zijn, neem dan alsnog het initiatief om kennis rondom luchtwaardigheid te vergroten en eigenaren en piloten bewust te maken van hun taken. Neem de moeite om EASA PART ML te bestuderen alsook het EASA Sailplane rulebook (onderdeel Sailplane operations). Presentatiemateriaal vind je op de CTZ site ([Omscholingstraining CAMO-CAO, Conversie van CAMO NL.MG.8065 naar NL.CAO.4403, dec 2021/ jan 2022](#)).

## BVL keuringen, Appendix op het CAE Annex I NL-065

Een mond vol afkorting. Als KNVVL afdeling zweefvliegen hebben we een bedrijfserkenning om BVL keuringen te doen. Deze Bedrijfserkenning heeft nummer NL-065. Het nummer is gelijk gebleven, maar

## Nieuws van CAMO/CAO en Commissie Technische Zaken

---

het bijbehorende handboek (Appendix op het CAE voor Annex I vliegtuigen) is geheel herzien en nu gekoppeld aan het CAE (Continuing Airworthiness Exposition) of organisatiehandboek van de CAO (NL.CAO.4403).

We willen je (ARS) vragen:

- Kennis te nemen van de appendix bij het CAE (te vinden op de site van de Commissie Technische Zaken op het tabblad CAO).
- Kennis te nemen van de BVL keuringen die je mag uitvoeren (hoofdstuk BVL keuringen)
- Dat je met ingang van 1 april 2022 alleen nog de formulieren gebruikt van ILenT. Deze zijn beschreven in de appendix op het CAE. Je vindt de actuele formulieren op de site van ILenT.
- Stuur BVL keuringsdocumenten via de CAO administratie naar ILenT (tenzij ILenT anders instrueert).
- Je te houden aan: CAE: E6 Werkinstructie voor ARC afgifte door Airworthiness review staff

Verder is het belangrijk dat je je realiseert, dat de eigenaar een ANNEX I toestel op dezelfde manier luchtwaardig dient te houden als een EASA toestel. Informeer de eigenaar van een Annex I toestel dat hij de voor hem geldende wet raadpleegt en kent. Immers de eigenaar is verantwoordelijk voor de luchtwaardigheid van zijn Annex I toestel. De regeling is te vinden: [Regeling nationale veiligheidsvoorschriften luchtvaartuigen](#).

In de regeling wordt beschreven, dat voor Annex I een Onderhoudsprogramma (OHP) moet worden opgesteld. Dit Onderhoudsprogramma voldoet als het aan de eisen van ML.A.302 voldoet (EASA template AMP met inspectie staat). De eigenaar mag nu zelf het OHP/AMP voor een Annex I toestel geldig verklaren (owner declared) net als voor EASA vliegtuigen. Verder mag de eigenaar Piloot Eigenaar Onderhoud uitvoeren. Alle werkzaamheden moeten gedocumenteerd worden en er moet een vrijgave zijn voor gebruik.

### Speerpunt: Nieuwe technici volgens EASA Part 66 L

Tijdens de workshops in Malden in december en januari hebben we stilgestaan bij de vergrijzing en het belang van het opleiden van nieuwe technici. Op 28 april 2022 is er weer een examen in Woerden. Een volgend examen is in september. 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. Stimuleer, motiveer en help collega's om mee te doen met het examen en technicus te worden of om beperkingen (limitaties) weg te werken.

N.B. De praktijk ervaring doet een kandidaat bij de club in de werkplaats. Belangrijk is dat je een logboek bijhoud van taken die je uitgevoerd hebt onder supervisie (On the Job Training, aantal dagen). 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 rotten en omgekeerd als de ervaren technici ook uitleg geven aan de nieuwelingen).

Namens CTZ/CAO team,

Egbert Veldhuizen

Voorzitter CTZ, MARS (manager Airworthiness Review Staff) CAO.