



Welkom

**Technici Conferentie
26 november 2016**

<http://ctz.zweefportaal.nl>



- Agenda
- Commissie Technische Zaken
- CAMO
- Huishoudelijke zaken
- Vacatures



Tijd	Onderwerp	Spreeker
13:30	Opening en mededelingen CTZ en CAMO o.a. vacatures	Egbert Veldhuizen
13:45	EASA CS-STAN Standaard reparaties en wijzigingen	Mark Verhagen
14:00	Annex II supplement op de CAME	Frank Beemster
14:15	PART M light OHP met eigen verklaring <ul style="list-style-type: none"> • optie voor niet PH eigenaren • bestaande situatie handhaven voor PH 	IL&T, Hr Erik Rozen
14:40	Het Inspectie-Instituut Stand van zaken instituut, inspecteurs	Hugo Ording
15:00	Pauze	--
15:30	Stand van zaken PART 66 <ul style="list-style-type: none"> • conversie / time line invoering Part 66 L2 • examinering theorie L1 L2 door KNVVL KEI 	IL&T Hr Bernard van Stam
16:00	Bevoegdheden AML <ul style="list-style-type: none"> • bij reparaties EASA Registratie /annex II toestellen • Occurance reporting / melden van storingen bij ILT EASA 	Egbert Veldhuizen
16:20	Rondvraag	Egbert Veldhuizen
17:00	Sluiting	Egbert Veldhuizen



Commissie Technische Zaken

- **Secretaris**

Mark Verhagen



- **Liason ABZ**

Jaap Vis



- **Lid, organisatie evenementen**

Hugo Ording



- **Voorzitter**

Egbert Veldhuizen





CAMO

- **Accountable Manager**
Jaap Vis
- **Coordinator Continuing Airworthiness**
Frank Beemster
- **ARC Inspecteurs ~ 70**
- **AMP Inspecteurs ~ 70**
- **Coördinator Inspectie Instituut**
Hugo Ording
- **Inspecteurs Inspectie Instituut ~ 5**
- **Beheerder van de administratie**
Anneke Wolhuis





Huishoudelijke zaken:

- Koffie/thee/water/1* cake == inclusief
- Presentielijst tekenen (ARI, AMPI's)
- Vragen: NAAM + VRAAG

Vacatures:

Secretaris CTZ

Coordinator Continuing Airworthiness



Vacature secretaris:
(opvolger Mark Verhagen)



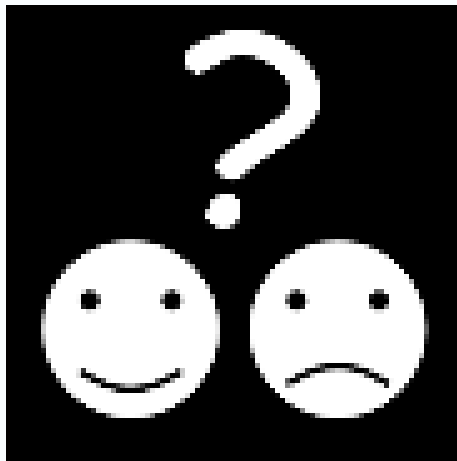
- CTZ overleg, 2 keer per jaar
- Publicaties volgen (AD's etc.)
- Website info actueel houden
- CTZ jaarverslag / begroting
- Bekend met regelgeving / PART M
- Kennis van de Engelse Taal



Vacature Coordinator Continuing Airworthiness (opvolger Frank Beemster)

- CAME bijhouden
- Overleg met ILT
- Informeren ARI/AMPI
- Voordragen nieuwe ARI/ AMPI
- Bekend met regelgeving / PART M
- Kennis van de Engelse Taal







EASA CS-STAN

Standaard reparaties en wijzigingen

Mark Verhagen



NASCHRIFT

Certification Specifications for Standard Changes and Standard Repairs

<https://www.easa.europa.eu/system/files/dfu/Annex%20IV%20to%20EDD%202015-016-R.pdf>

MERK OP: CS STAN geldt ALLEEN voor EASA toestellen. Voor Annex II is nog steeds een GWL (goedkeuring wijziging luchtvaartuig nodig van ILT). Dit kost afhankelijk van de categorie € 150 – 600. Dus eerst eens zoeken of een ander al een GWL heeft voor een dergelijke modificatie.

Als CS-Stan of de fabrikant niet helpen bij een Reparatie of Modificatie dan moet je bij EASA een Minor of Major Repair of Change aanvragen. Voor een Major klus (winglets op een K-8) heb je een organisatie nodig met een ontwerpvergunning (DOA) . Deze route is extreem duur.



CAMO en CAME NL65 OHP en BVL-verlenging ANNEX-II

Frank Beemster



NASCHRIFT

MERK OP: voor Anenx II (ICAO conform BVL) geldt:

- CAMO en CAME NL 65
- OHP mag geen Pilot Owner onderhoud bevatten. OHP mag niet verwijzen naar PART M
- In de Goedkeuring verwijzen naar NL65 (dus niet naar MG0065)
- BVL aanvraag via de CAMO indienen
- Vrijgave in het journaal niet volgens PART M 801 maar volgens de Nederlandse regels (R.O.L)



PART M Light AMP met eigen verklaring

Erik Roozen, ILT



Naschrift !!:

Voor het luchtwaardig houden van een vliegtuig dient men het toestel te onderhouden volgens Een geldig Onderhouds Programma (OHP).

Voor ELA-1 toestellen (zweefvliegtuigen) kan een OHP goedgekeurd worden door een nationale overheid bv.. ILT of indirect via een bevoegde CAMO (Zoals onze CAMO NL MG 0065).

Sinds 2015 is er een nieuwe mogelijkheid in PART M voor ELA-1, niet commercieel. Deze mogelijkheid bepaalt dat de eigenaar houder een OHP mag opstellen met een Eigenverklaring. Het onderhoud moet dan uitgevoerd worden volgens een EASA Minimum Inspection Program (MIP) . De Eigenaar is bij een OHP met eigenverklaring VOLLEDIG VERANTWOORDELIJK voor de luchtwaardigheid (dat is nu ook al in de niet bewaakte omgeving). Verder MOET de eigenaar zich houden aan een aantal verplichte instructies zoals AD's, Airworthiness Limits. De eigenaar moet tenminste de MIP volgen (meer mag, minder NIET)

Afspraak CAMO KNVV: voor PH zweefstoestellen gewoon blijven werken met de bekende route (OHP goedkeuren door AMPI), Onderhoud volgens OHP, ARC door ARI).

Voor Motorkisten, en Niet PH kisten kan er in overleg met de CAMO een EASA AMP met eigen verklaring en EASA MIP opgesteld worden. Contact Egbert Veldhuizen voor een voorbeeld.

Ref.:

<https://www.caa.co.uk/General-aviation/Aircraft-ownership-and-maintenance/Self-Declared-Maintenance-Programmes/>
<https://www.easa.europa.eu/system/files/dfu/Annex%20I%20to%20Decision%202015-024-R.pdf>

STATUS van MD's Uitgegeven door ILT

EASA heeft nationale overheden zoals ILT en LBA aangegeven dat MD's en bv. NFL geen verplichtend karakter hebben voor toestellen met een EASA BVL. Bij het onderhoud / OHP hoeft je je niet te houden aan de MD's (wel aan EASA richtlijnen (PART M, AMC, GM). MAAR voor ANNEX II kan ILT de MD wel verplichten!!!



Inspectie Instituut

Hugo Ording



Pauze

15:00- 15:30



Conversie AML naar Part
66 L2,

Tijdlijn van AML naar L2

Bernard van Stam, ILT

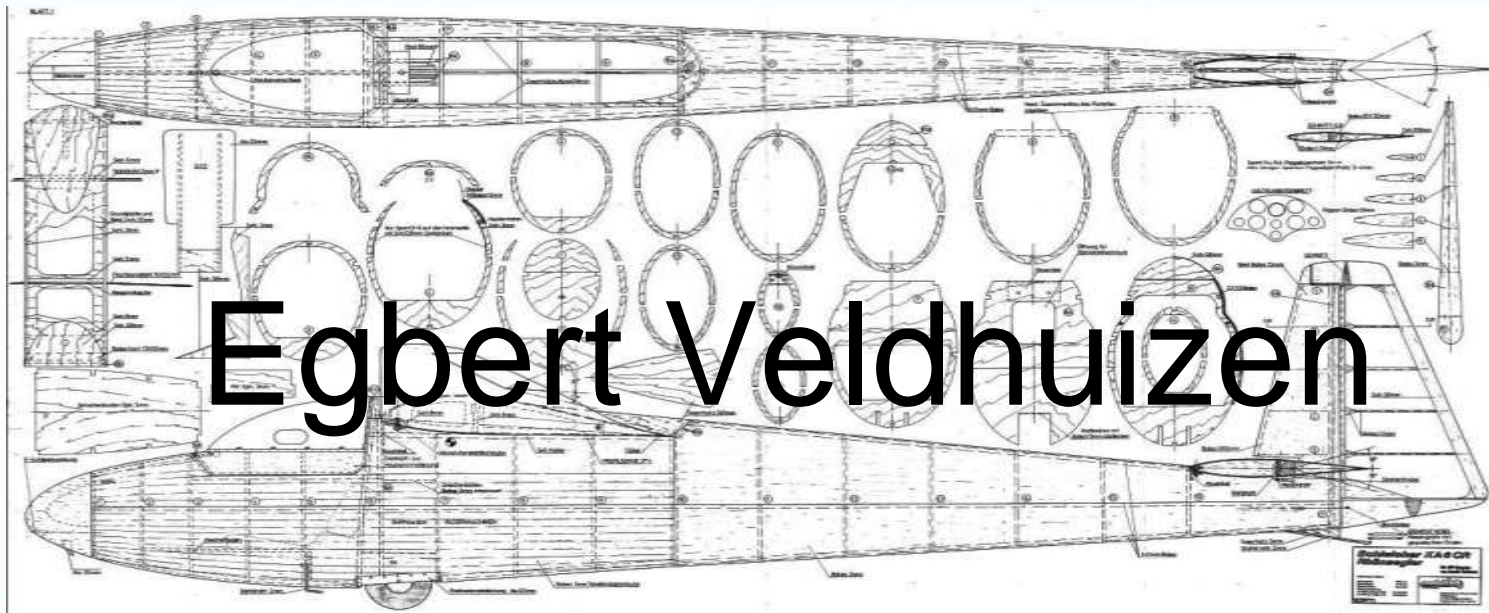


Naschrift:

<https://www.easa.europa.eu/system/files/dfu/NPA%202012-15.pdf>



Occurance reporting Reparaties en vrijgave door een AML





Occurance reporting

Voorval / gebeurtenis

Veilig of schijnveilig?





Veilig of schijnveilig?

Wat?

Hoe erg?

Hoe vaak?

Regels

Bureaucratie

Papier

Checks

Leren en verbeteren



Voorbeeld Schijnveilig:

Jaarlijkse ARC uitgifte

- = grotendeels papieren taak
- Het jaarlijks onderhoud zorgt voor luchtwaardigheid.

Duitse Transpondertest

- Test is niet beter dan de zelftest
- Storingen worden niet gevonden tijdens de test



Alternatief veiligheid verbeteren:

Leren van voorvallen:

- Wat, hoe vaak hoe erg?
- Statistiek: verzamelen van data?
- Komt iets veel voor en zijn de gevolgen ernstig dan moet daar actie op volgen.

Occurance reporting!



Occurance reporting:

- AIC – B NL 02/10 en Richtlijn 2003/42 EC

Meldingsplicht:

- Ongeval
- Overige voorvallen
- AML moet ook melden!!!!
- Analysebureau Luchtvaartvoorvallen.

ABL@ilent.nl

- LS-4 landingsgestel
- Transponder storingen
- Slijtage op pennen / beslagen
 - Losse spantjes



Occurance reporting:

Naschrift

http://www.ais-netherlands.nl/aim/120712-120823/eAIP/html/eAIC/EH-eAIC-10-02-B_nl-en-GB.html

(Erkend) zweefvliegtechnicus moet melden: Een (ernstig) defect van, of gebrek aan, een luchtvaartuig, een onderdeel, of een uitrustingsstuk daarvan. Op basis van Regeling erkenningen luchtwaardigheid, artikel 67

De melding moet worden geadresseerd aan:

Post:Inspectie Leefomgeving en Transport

Analysebureau Luchtvaartvoorvallen

Postbus 575

2130 AN Hoofddorp Fax:070 456 3000 Email:ABL@ilent.nl

Of

Reporting of occurrences should be done directly via the European Aviation Safety Reporting portal: www.aviationreporting.eu



Occurance reporting:

 AVIATION SAFETY REPORTING

Report to Netherlands on my personal behalf

There are two ways to report an occurrence. You can download a form, fill it and submit it, possibly at a later time, via an upload. You can also submit your report immediately using an on-line form.

Off-line reporting	On-line reporting	Support
Use the off-line reporting form	Report a new occurrence	

Important!

[Protection of personal data](#)

[More information on the benefits of reporting](#)

Legal notice | Cookies | Contact

www.aviationreporting.eu



Repareren en vrijgeven

Wat mag een AML?

- EASA BVL
- ANNEX II





Nationaal AML voldoet aan ICAO

- EASA PART M & PART 66
- Stelt een nationaal ICAO conform AML gelijk tot de conversie naar L1 of L2 mogelijk is.

ICAO STANDARDS





Eisen bij reparatie / vrijgave:

- Geschikte ruimte
- Gereedschap en apparatuur
- Juiste materialen
- Oorspronkelijke tekeningen
- Methodes: TCDS holder of **CS-STAN**
- Kennis en vaardigheden
- Documentatie en vrijgave → PART M



Appendix VII

Complex Maintenance Tasks

The following constitute the complex maintenance tasks referred to in points M.A.801(a), M.A.801(b) and M.A.801(c):

1. The modification, repair or replacement by riveting, bonding, laminating, or welding of any of the following airframe parts:

- (a) a box beam;
- (b) a wing stringer or chord member;
- (c) a spar;
- (d) a spar flange;
- (e) a member of a truss-type beam;
- (f) the web of a beam;
- (g) a keel or chine member of a flying boat hull or a float;
- (h) a corrugated shear compression member in a wing or tail surface;
- (i) a wing main rib;
- (j) a wing or tail surface brace strut;
- (k) an engine mount;
- (l) a fuselage longeron or frame;
- (m) a member of a side truss, horizontal truss or bulkhead;
- (n) a seat support brace or bracket;
- (o) a seat rail replacement;
- (p) a landing gear strut or brace strut;
- (q) an axle;
- (r) a wheel end;
- (s) a ski or ski pedestal, excluding the replacement of a low-friction coating;

2. The modification or repair of any of the following parts:

- (a) aircraft skin, or the skin of an aircraft float, if the work requires the use of a support, jig or fixture;
- (b) aircraft skin that is subject to pressurisation loads, if the damage to the skin measures more than 15 cm (6 inches) in any direction;
- (c) a load-bearing part of a control system, including a control column, pedal, shaft, quadrant, bell crank, torque tube, control horn and forged or cast bracket, but excluding:
 - (i) the swaging of a repair splice or cable fitting; and
 - (ii) the replacement of a pull-pull tube end fitting that is attached by riveting; and
- (d) any other structure, not listed in (1), that a manufacturer has identified as primary structure in its maintenance manual, structural repair manual or instructions for continuing airworthiness.

Reparatie / vrijgave:

PART M versie:1324-2014

- M.A. 801 release to service
- M.A. 801(b)-2 en M.A. 801(c) voor zweef, niet commercieel
- Appendix VII





NASCHRIFT

Onderscheid Annex II → nationale regelgeving

EASA (met EASA BVL) valt qua onderhoud onder Europese regels.

Technici met een PART 66 AML mogen aan alle kisten werken en het werk vrijgeven dat onder hun bevoegdheid valt.

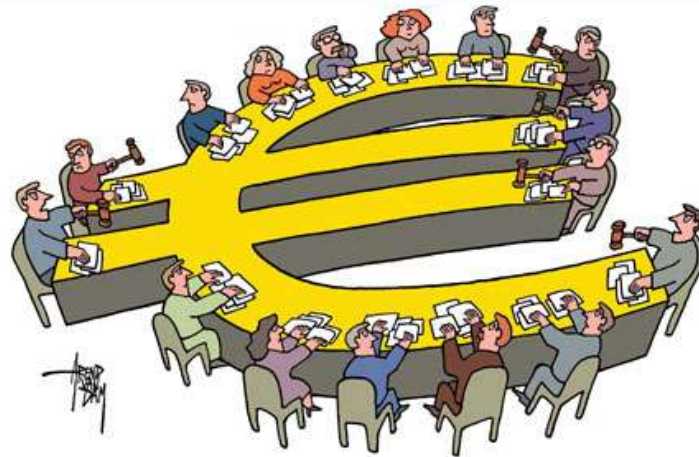
Voor ELA-1 niet commercieel mag je behoorlijk complexe/grote reparaties en onderhoudstaken uitvoeren (zie ook CS-STAN).

b.V Lakoverhaul, linnen vervangen maar ook rompbreuk.



AML mag reparatie / vrijgave:

SE^D
PH F OO
Enzovoort



Verwijzing naar wet:
Stuur mail naar:
veldhuizen ad yoga-uden.nl



TER INFO, april 2016

Onlangs heeft de heer XXXXXX een meningsverschil met een Duitse CAMO gehad over onderlinge erkenning. De kwestie is bij ILT geweest. Ik heb nu opnieuw een soortgelijk geval bij mijn club in Duitsland en ben daarom een ochtendje aan het lezen geweest in PART M, etc. Ik denk dat ik nu beter begrijp wat ILT schreef .

In regeling 1321/2014 staat in artikel 5 en 6 dat nationale erkenningen in Europa geldig zijn totdat er Europese regelgeving is EASA zweefkisten (ELA-1) met Form 25 (bewijs van luchtwaardigheid)

In M.A.801 (b) 2 und M.A.801 (c) staat dat een AML de Certificate release to service mag uitgeven ook voor complexe taken volgens annex VII.

M.A.801(d) 2 vereist dat een AML aan ICAO eisen moet voldoen ICAO (In de Nederlandse AML's staat op het voorblad "conform ICAO standards)

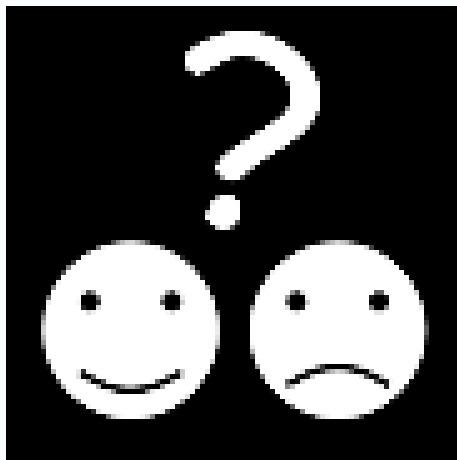
Een Nederlandse AML mag een Duitse kist repareren en inspecteren en vrijgeven volgens M.A. 801.

Voor eigenaren met een CAMO contract bij sommige Duitse CAMO's is nu aan de orde dat in dit contract staat dat de eigenaar het onderhoud en reparaties moet laten uitvoeren bij een Bedrijf (b.v PART F zoals SCT Terlet of Antwerpen Flugzeugbau). Sommige Duitse CAMO's gaan verder dan de EASA voorschriften. De vraag is of dat redelijk is, maar dat doet er hier niet toe.

Egbert Veldhuizen

Bij Annex kisten geldt de oude 4 landen overeenkomst nog . De vierlandenovereenkomst geldt tussen Oostenrijk, Zwitserland, Duitsland en Nederland. Deze overeenkomst geldt naar mening van ILT nog. Op basis van de 4 landen overeenkomst kan je werken aan annex II uit A, CH, D. maar wel met een beperkte scope.

Het LBA heeft de NFL II0502 (uit 2005) = 4 landenovereenkomst uit de lijst met geldige NFL's gehaald. Onduidelijk is of de 4 landen de overeenkomst opgezegd hebben.





Rondvraag Sluiting

Egbert Veldhuizen



Rondvraag CAMO CTZ

- Vacture: Coordinator Continuing Airworthiness
- Vacature: Secretaris CTZ



KNVVVL KEI

- Kandidaten / opstellers examenvragen L2
- Onderwijservaring
- Ervaring met meerkeuze vragen
- Engels / PART M, Part 66



Meer vragen:



Naam + Vraag



Bedankt voor de komst!
naar de bar OF.....!





Bedankt voor de komst!
IFR naar huis!

