



HOLLAND AVIATION CONSULTANCY & ENGINEERING

EASA PART M

VRAAG EN ANTWOORD

<p>Algemeen: Onderhouds programma, Aircraft Maintenance Program (AMP), On- condition onderhoud</p>	<p>Is een onderhoudsprogramma altijd een On Condition opzet?</p>	<p>Nee, de opzet van het onderhoudsprogramma is gebaseerd op de bepalingen van de Fabrikant (TC-holder). Indien deze bepaald heeft dat on-condition onderhoud van toepassing is dan zal dit terug te vinden zijn in het onderhoudsprogramma.</p> <p>Indien een aanpassing op het onderhoudsprogramma niet in lijn met de bepalingen van de (S)TC-holder is, dient IWW deze afwijking goed te keuren.</p>
<p>Algemeen: Onderhouds programma, Aircraft Maintenance Program (AMP)</p>	<p>Welke opzet kan een AMP hebben voor de general aviation?</p>	<p>Hard Time: preventief onderhoud gebaseerd op overhaul. Na een bepaalde periode (vlieguren of cycles) dient overhaul uitgevoerd te worden.</p> <p>On-Condition: On Condition Onderhoud is een alternatieve en preventieve periodieke onderhoudsmethode om, op basis van systematisch verzamelde gegevens, te bepalen of een onderdeel of component van een luchtvaartuig luchtwaardig blijft tot de volgende conditiebepaling.</p> <p>Condition Monitoring: Niet preventief onderhoud. Het onderdeel heeft bij falen geen directe impact op de vliegveiligheid. Bij falen wordt het onderdeel vervangen.</p>
<p>Algemeen: Bewijs van Luchtwaardigheid (BVL)</p>	<p>Wat vertegenwoordigt een Bewijs van Luchtwaardigheid (BVL)</p>	<p>Een BVL is een document van de luchtvaartautoriteit dat verklaart dat het luchtvaartuig voldoet aan de luchtwaardigheidseisen, zodat er veilig mee gevolgen kan worden.</p> <p>Een BVL is geldig voor onbepaalde tijd, indien vergezeld met een ARC (EASA BVL). Een ARC is 12 maanden geldig en kan met 12 maanden verlengd worden indien het luchtvaartuig onder beheer van CAMO is geweest en alle onderhoud door de juiste</p>

		partijen is uitgevoerd.
Algemeen: Bewijs van Luchtwaardigheid (BVL)	<i>Wat is de voorwaarde voor de afgifte van een EASA BVL?</i>	Een door de EASA afgegeven of geaccepteert (Supplemental) Type Certificaat. Een goedgekeurd onderhoudsprogramma.
Algemeen: Bewijs van Luchtwaardigheid (BVL)	<i>Wat is het verschil tussen een BVL en een EASA BVL</i>	Het EASA BVL vervangt het huidige BVL en heeft in principe geen verloop datum. Het toestel is echter alleen luchtwaardig indien het EASA BVL vergezeld wordt met een geldig ARC.
Algemeen: Bewijs van Luchtwaardigheid (BVL) EASA standard BVL en speciaal BVL	<i>Wat is het verschil tussen een EASA standaard BVL een EASA beperkt BVL en een speciaal BVL?</i>	EASA Standaard BVL: voor een EASA luchtvaartuig dat zowel aan de eisen betreffende luchtwaardigheid volgens het ICAO verdrag (annex 8) als aan de essentiële eisen vanuit zoals opgenomen in de Basic Regulation 216/2008 en Part 21 subpart H. EASA Beperkt BVL: voor een EASA luchtvaartuig dat wel aan de eisen betreffende luchtwaardigheid volgens het ICAO verdrag (annex 8) maar niet aan de essentiële eisen vanuit zoals opgenomen in de Basic Regulation 216/2008 en Part 21 subpart H. Speciaal BVL: voor een luchtvaartuig dat zowel buiten het kader van de luchtwaardigheidseisen van het ICAO verdrag (annex 8) en de essentiële luchtwaardigheidseisen zoals opgenomen in de Basic Regulation 216/2008 en Part 21 subpart H valt, maar daarentegen wel luchtwaardig is bevonden.
Algemeen: (S)TC en BVL	<i>Wat is de relatie tussen een (Supplemental/aanvullend) Type Certificate ((S)TC), restricted TC en een Bewijs van Luchtwaardigheid (BVL)?</i>	Type certificaat: het geheel van documenten omvattende het type ontwerp, de operationele beperkingen, het gegevensblad, de luchtwaardigheids regelgeving en alle andere voorschriften en beperkingen zoals voorgeschreven in de

toepassing zijnde eisen.

Aanvullend Type certificaat:

Type certificaat van een aanpassing van het originele ontwerp, zoals vastgelegd in het originele type certificaat van het ongewijzigde product.

Type ontwerp: Het geheel van documenten omvattende alle tekeningen en specificaties benodigd om de configuratie, de eigenschappen van het ontwerp vast te leggen, informatie over materialen.

Beperkt Type Certificaat:

Type certificaat met specifiek aangeduide beperkingen ten opzichte van het type ontwerp.

Een BVL is een document van de luchtvaartautoriteit dat verklaart dat het luchtvaartuig voldoet aan de luchtwaardigheidseisen, zodat er veilig mee gevolgen kan worden.

Een van de eisen voor een BVL is het hebben van een (S)TC.

Algemeen:
Permit to fly en BVL

Wat is de relatie tussen een Permit to fly en een Bewijs van Luchtwaardigheid (BVL)?

Een permit to fly is een vliegvergunning -verstrekkt door de luchtvaart autoriteit- voor een luchtvaartuig dat niet voldoet aan de luchtwaardigheidseisen of waarvan niet is aangetoond dat deze voldoet aan de luchtwaardigheidseisen, maar wel in staat zijn om veilig te vliegen onder welbepaalde omstandigheden (vlieg condities en limitaties).

Een permit to fly is maximaal 12 maanden geldig.

Een BVL wordt afgegeven wanneer een luchtvaartuig wel voldoet aan de luchtwaardigheidseisen.

Een permit to fly kan dus afgegeven worden wanneer een BVL niet (meer) geldig is of (nog) niet kan uitgegeven worden.

		<i>Voorbeeld:</i> Test vlucht nieuw type vliegtuig.
Algemeen: ARC en BVL	<i>Wat is de relatie tussen een Airworthiness Review Certificate en een Bewijs van Luchtwaardigheid (BVL)?</i>	<p>Een Airworthiness Review Certificate geeft aan dat de luchtwaardigheid van het vliegtuig door een bevoegde instantie (CAMO met ARC privilege of de luchtvaart autoriteit) beoordeeld is en goed bevonden. Een ARC is geldig voor een periode van 1 jaar.</p> <p>Een (EASA) BVL wordt tezamen met een ARC door de Luchtvaartautoriteit afgegeven. Een ARC kan met 1 jaar verlengd worden indien deze minimaal 12 maanden onder beheer is geweest van de verlengende Continuing Airworthiness Management Organisation (CAMO) en al het onderhoud is uitgevoerd door de juiste partijen.</p>
Algemeen: EASA BVL, ICAO BVL	<i>Wat is het verschil tussen een EASA BVL en een ICAO BVL</i>	<p>EASA BVL wordt afgegeven indien het luchtvaartuig voldoet aan de Part 21 subpart H eisen.</p> <p>ICAO BVL wordt afgegeven indien het luchtvaartuig voldoet aan de luchtwaardigheids-eisen volgens het ICAO verdrag (annex 8).</p>
Algemeen: Air Operator's Certificate (AOC)	<i>Wat verstaan we onder een Air Operator's Certificate (AOC)</i>	<p>AOC: door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat aan een onderneming of groep van ondernemingen afgegeven document waarin wordt verklaard dat de betrokken luchtvaartexploitant beschikt over beroepsbekwaamheid en organisatie om luchtvaartuigen veilig te exploiteren voor de in dat bewijs gespecificeerde luchtvaartactiviteiten (Air Operator's Certificate)</p>
Algemeen: Part M subpart F	<i>Wat is het verschil tussen Pilot owner, AML part 66, PART M Subpart F en Part 145 onderhoud?</i>	<p>Pilot Owner Maintenance: onderhoud uitgevoerd door operator/owner. Geldt alleen voor non complex maintenance ELA 1</p> <p>AML part 66 Maintenance: alleen voor non-CAT, non complex, complex ELA maintenance.</p>

		<p>Part M subpart F Maintenance: Alleen non-CAT, non-large</p> <p>Part 145 maintenance: Alles</p>
<p>Algemeen: Onderhouds programma, Aircraft Maintenance Program (AMP)</p>	<p>Door welke partij wordt het aircraft Maintenance Program (AMP oftewel onderhouds programma) opgesteld?</p>	<p>De fabrikant ((S)TC-holder) schijft onderhoudsaanbevelingen voor die opgenomen zijn in het AMP.</p> <p>Indien On-condition onderhoud als AMP aangedragen wordt en dit niet in lijn is met de aanbevelingen van de fabrikant, dan dient de CAA-NL, IVW deze afwijking goed te keuren.</p> <p>Als het AMP is opgesteld (door bijv. Een CAMO) met behulp van de aanbevelingen van de Fabrikant en de aanwijzingen van de luchtvaart autoriteiten, dan kan een luchtvaart autoriteit of een CAMO (subpart G) de AMP goedkeuren.</p>
<p>Algemeen: EASA luchtvaartuig</p>	<p>Wat verstaan we onder een EASA Luchtvaartuig?</p>	<p>Een luchtvaartuig dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ontworpen is door een organisatie onder toezicht van EASA of EU lidstaat en waarmee de veiligheid gegarandeerd wordt. • Geregistreerd is in een van de EU lidstaten, tenzij de handhaving toezicht is overgedragen aan een niet EU lidstaat en niet gebruikt wordt door de operator van EU gemeenschap • geregistreerd is in een land niet zijnde een EU-lidstaat waarbij de operator onder toezicht staat van een van de EU lidstaten • geregistreerd is een land niet zijnde een EU lidstaat, of geregistreerd is in een EU lidstaat waarbij de toezicht en handhaving is uitbesteed aan een land

	<p>niet zijnde een EU lidstaat, waarbij het luchtvaartuig gebruikt wordt door een operator niet behorende tot een EU lidstaat binnen en buiten de Europese gemeenschap gebruikt wordt.</p> <p>Samengevat: luchtvaartuig waarop verordening (EG) nr 216/2008, 1702/2003 en 2024/2003 van toepassing is.</p>
<p>Algemeen: EASA Annex II Luchtvaartuig</p>	<p><i>Wat verstaan we onder EASA Annex II Luchtvaartuig?</i></p> <p>Luchtvaartuig gespecificeerd zijnde:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Historisch luchtvaartuig (niet complex luchtvaartuig ontworpen voor 1 januari 1955 en waarvan de productie gestopt is voor 1 januari 1975). • Of een luchtvaartuig met een specifieke historische relevantie (gebeurtenis, belangrijke technische ontwikkeling of vanuit defensie orgaan van een EU lidstaat). • Luchtvaartuig ontworpen voor onderzoek, experimenten of wetenschappelijke doeleinden. • Luchtvaartuig dat op kleine schaal voor minstens 51% door een amateur of een organisatie zonder winst oogmerk is gebouwd. • Luchtvaartuig dat voor defensie doeleinden werd gebruikt, tenzij dit een ontwerp is dat opgenomen is als EASA luchtvaartuig. • Microlight and ultralight vliegtuigen, helikopters, amfibie luchtvaartuigen en motorisch

		<p>aangedreven parachute luchtvaartuigen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gyrocopters niet zwaarder dan 560 kg • Zweefvliegtuigen met een leeg gewicht van 80 kg voor een persoonsuitvoering en 100 kg voor een tweepersoons uitvoering. • Replica's van historische luchtvaartuigen of luchtvaartuig met een specifieke historische relevantie. • UAV's (onbemande luchtvaartuigen) tot 150 kg • Ieder ander luchtvaartuig met een leeggewicht van niet meer dan 70 kg.
Algemeen: Niet EASA luchtvaartuig	<i>Wat verstaan we onder niet EASA Luchtvaartuig?</i>	Luchtvaartuig niet zijnde een EASA luchtvaartuig of EASA Annex II luchtvaartuig
Algemeen: Art 3.21 ontheffing Wet luchtvaart	<i>Wat houdt een ontheffing volgens artikel 3.21 Wet Luchtvaart in?</i>	<p>Ontheffing van het verbod om te vliegen met een luchtvaartuig dat geen BVL voor bijzondere omstandigheden waarbij aantoonbaar is dat de luchtwaardigheid niet in gevaar wordt gebracht.</p> <p>Geldigheid is alleen maar binnen Nederland voor een periode van 1 tot maximaal 28 dagen voor MLA en een gedefinieerd periode voor Luchtvaartuigen.</p>
Algemeen: Art 14.4 ontheffing Basic Regulation 216/2008	<i>Wat houdt een ontheffing van artikel 14.4 Basic Regulation 216/2008 in?</i>	De lidstaten kunnen in geval van onvoorziene dringende operationele omstandigheden of operationele behoeften van beperkte duur ontheffing verlenen van de in deze verordening en uitvoeringsvoorschriften daarvan voorgeschreven essentiële eisen, mits de veiligheid daardoor niet in het

		gedrang komt. Het Agentschap, de Commissie en de andere lidstaten worden van de ontheffingen in kennis gesteld zodra die bij herhaling worden verleend of indien zij voor langer dan twee maanden worden verleend.
Algemeen: Permit to Fly, Art 14.4 ontheffing en art 3.21 ontheffing	Wat is de relatie tussen een Permit to Fly, Art 14.4 ontheffing en art 3.21 ontheffing?	Wanneer een permit to fly niet afgegeven kan worden doordat Basic regulation 216/2008 in specifieke gevallen hiervoor geen verzieningen heeft (bijvoorbeeld voor dringende operationele omstandigheden), dan kan door het IVW een Art 14.4 ontheffing afgegeven worden. Dit geldt voor EASA luchtvaartuigen. Voor Appendix II Luchtvaartuigen kan er indien er geen BVL of permit to fly afgegeven kan worden een artikel 3.21 ontheffing verleend worden door het CAA-NL, IVW.
Algemeen: EASA part 21 ETSO, European Technical Standard Order	Wat houdt een ETSO in?	European Technical Standard Order is een door de EASA afgegeven certificaat aan een fabrikant voor een onderdeel of instrument dat geïnstalleerd wordt op of in een luchtvaartuig.
Algemeen: (M)MEL, deferred defects	Wat is de relatie tussen (M)MEL en deferred defects?	Master Minimum Equipment List: een lijst voor een bepaald type luchtvaartuig opgesteld door de TC-holder waarin toegestane deflection onder bepaalde operationele omstandigheden voor een gedefinieerde periode zijn toegestaan. Minumum Equipment List: een lijst voor een bepaald type luchtvaartuig opgesteld door de Operator op basis van de MMEL. Deze lijst bevat specifieke defecten die voor een gedefinieerde periode toegestaan worden zonder dat de veiligheid in het gedrang komt. Deferred defects: is een door de (M)MEL toegestaan defect die bij de eerstvolgende bepaalde gelegenheid

		<p>verholpen dient te worden.</p> <p>Tijdens de beoordeling van de luchtwaardigheid dient rekening gehouden te worden met de deferred defects / (M)MEL items en de geldigheid om deze te verhelpen. Dit wordt bepaald door Part 66 gecertificeerd ARC staff van een CAMO.</p>
Algemeen: ELA 1	<i>Wat verstaan we onder ELA 1?</i>	<p>European Light Aircraft zijn luchtvaartuigen met een MTOM <1000 kg en niet geclassificeerd als complex aangedreven luchtvaartuig.</p> <p>Hieronder vallen ook luchtballonnen en luchtschepen.</p>
Algemeen: LSA	<i>Wat verstaan we onder LSA</i>	<p>Light Sports Aircraft</p> <ul style="list-style-type: none"> • MTOM < 600 kg • Max stall speed in landing configuratie van 45 kts • Two seater • Geen drukcabine
Algemeen: POM	<i>Wat verstaan we onder POM?</i>	<p>Pilot Owner Maintenance: niet kritische onderhoudstaken die door de eigenaar/piloot uitgevoerd mogen worden aan ELA 1 luchtvaartuigen.</p>
Algemeen: CDCCL	<i>Wat verstaan we onder Critical Design Configuration Control Limitations?</i>	<p>Vanuit het Fuel Tank Safety program ontwikkelde aanpassingen (modificaties) op onderdelen en componenten om de incidenten en ongelukken met Fuel tank systemen te bestrijden.</p> <p>De CDCCL zullen worden ontwikkeld door de (S)TC holder en dienen verwerkt te worden in onderhoud instructies.</p> <p>CAMO dient op de hoogte te zijn van deze instructies.</p>
Algemeen: CAMO	<i>Wat verstaan we onder een "kleine" continuing airworthiness management organization?</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Minder dan 10 luchtvaartuigen onder beheer voor A/C MTOM <5700kg • Minder dan 5

		luchtvaartuigen onder beheer voor A/C MTOM >5700kg
Module 1: Achtergrond Part-M	Hoe is Part-M tot stand gekomen?	Overgang van JAR-OPS 1 subpart M naar EASA part M.
Module 1: Achtergrond Part-M	Welke ontwikkelingen heeft Part-M tot op heden ondergaan	Zie ook wijzigingen en NPA's en appendix I training Part-M
Module 1: Doel Part-M	Wat wordt er in Part-M beschreven?	De maatregelen die genomen moeten worden om de luchtwaardigheid te behouden. De voorwaarden die moeten worden vervuld door personen of organisaties die bij het permanent managen van de luchtwaardigheid betrokken zijn.
Module 1: Doel Part-M	Waarom is Part-M van toepassing voor bedrijven zoals STAR AIRSERVICE	Vanaf 28 september 2009 dient het onderhoudsprogramma goedgekeurd (IVW of CAMO) te zijn en jaarlijks een herziening van de luchtwaardigheid gedaan te worden (CAMO met ARC privilege → Subpart I)). Voorheen hadden onderhoudsbedrijven de mogelijkheid na een inspectie in het kader van de verlenging van het BVL een BLV-V advies uit te geven aan het IVW. A.d.h.v. dit advies kon het IVW het BVL te verlengen (1 jaar voor luchtvaartuigen en 2 jaar voor zweefvliegtuigen) Vanaf 28 september mag de eigenaar van een luchtvaartuig, dat niet voor CAT gebruikt wordt of in de categorie boven MTOM >5700 kg valt , een overeenkomst sluiten met een CAMO voor het beheren van de luchtwaardigheid van het luchtvaartuig. Doet een eigenaar dat niet dan betekent dat deze volledig zelf verantwoordelijk is voor de luchtwaardigheid. Beheren onderhoudsbedrijven stilzwijgend zonder contract het luchtvaartuig, dan lopen deze

		kans op aansprakelijk gesteld te worden indien een luchtvaartuig betrokken is bij een incident of een ongeval.
Module 1: BVL-V	<i>Wat verstaan we onder BVL-V?</i>	AIC-B 17/00: Een BVL-V inspectie wordt uitgevoerd indien het geldigheidstermijn van het BVL dreigt te verlopen. Een BVL-V is geen onderhoudstaak maar een verificatie inspectie of het luchtvaartuig haar luchtwaardigheid heeft behouden.
Module 1: Structuur Part-M	<i>Welke structuur heeft Part-M?</i>	Sectie A en B en beide zijn opgedeeld in subparts A t/m I
Module 1: Structuur Part-M	<i>Wat vertegenwoordigen de subparts van Part-M?</i>	A = Algemeen B = Verantwoordsplicht C = Permanente Luchtwaardigheid D= Onderhoudsnormen E = Onderdelen F = Onderhoudsorganisatie G= Management organisatie voor Permanente Luchtwaardigheid H = Bewijs van vrijgave voor gebruik I = Certificaat van Herbeoordeling van luchtwaardigheid van een Luchtvaartuig.
Module 1: JAR-OPS subpart M en EASA Part M	<i>Wat was de voorganger van EASA Part M</i>	De voorganger van EASA Part M was JAR-OPS subpart M.
Module 1: JAR-OPS subpart M en EASA Part M	<i>Wanneer vond de overgang plaats van JAR-OPS subpart M naar EASA Part M?</i>	November 2003
Module 1: JAR-OPS subpart M en EASA Part M	<i>Waarom is er een overgang van JAR-OPS subpart M naar EASA part M uitgevoerd?</i>	Door de Europese verordening EC No 1592/2002. Waardoor de Implementing Rules (o.a. Part M, -145, -66 en -147) wettelijk verplicht werden gesteld voor luchtvaartbedrijven actief in de EU lidstaten.
Module 1: JAR-OPS subpart M en EASA Part M	<i>Wat zijn de verschillen tussen de JAR-OPS subpart M en de huidige EASA part M?</i>	JAR-OPS Subpart –M verwijst geeft aan dat een operator zijn luchtvaartuig door een Part 145 goedgekeurde organisatie dient te laten onderhouden en dat management van de luchtwaardigheid in

overeenstemmin dient te zijn met de inhoud van Part-M.

Part- M geeft de eisen voor bedrijven en partijen betrokken bij het managen van de permanente luchtwaardigheid.

Module 2:
Subpart B

Welke partijen zijn direct of indirect betrokken bij de inhoud van de Part-M eisen?

- Fabrikant
- Eigenaar/operator Luchtvaartuig
- CAMO
- Onderhouds organisatie (Part M Subpart F of part 145)
- Part 66 Cert. Staff (AML)
- CAA-NL (IVW)

Module 2:
Continuing Airworthiness Management taken

Wat kan er door een operator / owner uitbesteed m.b.t continuing airworthiness tasks.

Indien een operator een subpart G approval heeft voor CAT A/C, dan kan er een klein gedeelte van de continuing airworthiness activiteiten uitbesteed worden aan een CAMO (bijvoorbeeld airworthiness review).

Voor operators/owners van non-CAT luchtvaartuigen, dienen alle continuing airworthiness tasks uitbesteed te worden aan een subpart G goedgekeurde CAMO.

Module 2:
Operator en CAMO

Is een operator met AOC verplicht een Part M subpart G approval te hebben?

Ja om daarmee de permanente luchtwaardigheid te kunnen managen. Enkele management tasks mogen uitbesteed worden zoals bijvoor ARC review. (zie M.a.201(h) voor details)

A to A operators zijn uitgezonderd en mogen de volledige Continuing Airworthiness Management taken uitbesteden aan een CAMO.

<p>Module 2: Controlled environment</p>	<p>Wat verstaan we onder “controlled environment” ?</p>	<p>Een luchtvaartuig dat langer dan 12 maanden door eenzelfde CAMO (met ARC privilege gemanaged wordt) in overeenstemming met de overeenkomst tussen CAMO en eigenaar.</p> <p>Indien luchtvaartuig in een controlled environment is onderhouden, kan er een ARC extensie van 12 maanden uitgegeven worden.</p>
<p>Module 3: CDL</p>	<p>Wat verstaan we onder Configuration Deviation List (CDL)?</p>	<p>CDL is een lijst opgesteld door de (S)TC houder waarin externe onderdelen aan het vliegtuig opgenomen zijn die mogen ontbreken voor aanvang van de vlucht.</p>
<p>Module 3: MSG</p>	<p>Wat verstaan we onder MSG en MSG 3?</p>	<p>MCS principles: Maintenance Steering Group is het principe dat onderdelen en componenten na een aantal door de fabrikant bepaalde vlieguren of cycles geïnspecteerd, gerepareerd of gereviseerd dienen te worden.</p> <p>MSG 1 = “Bottom-up Approach” Er werd gekeken op componenten niveau. In eerste instantie werd ieder onderdeel periodiek onderhouden. Het eerste MSG principe hield in dat onderdelen onderhouden werden a.d.h.v. hun conditie (condition monitoring). Dit werd toegepast op de B747 vliegtuigen</p> <p>MSG 2 = “Bottom-up Approach” Er werd gekeken naar Systems, Components, Structure en Engines. Het principe MSG-1 werd verder doorontwikkeld en toepasbaar gemaakt op andere vliegtuigsystemen en motoren. Tevens werden HT en On-Condition maintenance en reliability control toegevoegd.</p> <p>MSG-3 = “Top down approach” Het vliegtuig wordt opgedeeld in systemen die op hun beurt weer opgedeeld worden in</p>

		componenten. Het principe is een combinatie van MSG1 en MSG 2 principes maar benaderd het onderhoud vanuit de onderhoudseisen en het onderhoudsprogramma.
Module 3: Brondocumenten AMP	<i>Wat zijn Onderhoudsaanwijzingen Luchtvaartmaterieel (OAL)?</i>	OAL is een nederlandse verplichte aanwijzing die betrekking heeft op het luchtvaartmaterieel. Een OAL wordt uitgegeven door de CAA-NL, IVW
Module 3: Goedkeuren AMP	<i>Mag een CAMO een door haar zelf opgesteld onderhoudsprogramma goedkeuren?</i>	Dit is toegestaan indien deze goedkeuringsprocedure is opgenomen in het CAME.
Module 4: Reliability programme	<i>Wat verstaan we onder een reliability programme?</i>	Een reliability programme is een system waarbij statistieken over de technische status van het luchtvaartuig bijgehouden en gerapporteerd worden. Dit systeem valt onder de verantwoordelijkheid van de operator. CAMO's kunnen het reliability programme beheren. Een reliability programme is veelal van toepassing voor commerciële luchtvaartuigen MTOM >5700kg.
Module 4: Continuing Airworthiness record system and ATL	<i>Wat verstaan we onder een continuing airworthiness record system?</i>	Continuing airworthiness record system is een systeem waarin de huidige permanente technische luchtwaardigheidsgegevens van non CAT luchtvaartuigen wordt opgeslagen.
Module 4: Continuing Airworthiness record system and ATL	<i>Wat verstaan we onder een Aircraft Technical Log (ATL)?</i>	Het ATL geeft de huidige technische status van het CAT luchtvaartuig weer op het gebied van defecten, uitgevoerde reparaties, vervangingen en aanpassingen en inspecties allen uitgevoerd tijdens het operatief zijn van het luchtvaartuig.
Module 4: Continuing Airworthiness record system and ATL	<i>Wat is het verschil tussen een continuing airworthiness record system en een ATL?</i>	Vershil 1: continuing airworthiness record systeem geldt voor non CAT luchtvaartuigen. Een ATL geldt voor CAT luchtvaartuigen. Vershil 2: continuing airworthiness system kan voor meerdere type luchtvaartuigen dienst doen. Een ATL is specifiek voor een type

		luchtvaartuig.
Module 4: Personnel requirements	<i>Wat verstaan we onder een Part 66 category A, B(1 en 2) en C license?</i>	<p>Technician getraind volgens de part 66 eisen in de categorie:</p> <p>A: Line maintenance certifying mechanic. B1: Maintenance certifying technician - mechanical. B2: Maintenance certifying technician - avionic. C: Base maintenance certifying engineer.</p>
Module 5: EASA form 15 a en b	<i>Wat is het verschil tussen EASA form 15a en 15b</i>	<p><i>EASA form 15a:</i> Een Airworthiness Review Certificate uitgegeven door de luchtvaartautoriteit</p> <p><i>EASA form 15b:</i> Een Airworthiness Review Certificate uitgegeven door de luchtvaartautoriteit</p>
Module 5: ARC	<i>Wat dient er te gebeuren wanneer een ARC ingetrokken wordt of niet meer geldig is?</i>	<p><i>Een nieuwe airworthiness review dient uitgevoerd te worden.</i></p> <p><i>Eventuele tekortkomingen dienen opgelost te zijn voordat een airworthiness review uitgevoerd wordt.</i></p>
Module 6: Continuing Airworthiness record system and ATL	<i>Wat is het verschil tussen een continuing airworthiness record system en een ATL?</i>	<p>Vershil 1: continuing airworthiness record systeem geldt voor non CAT luchtvaartuigen. Een ATL geldt voor CAT luchtvaartuigen.</p> <p>Vershil 2: continuing airworthiness system kan voor meerdere type luchtvaartuigen dienst doen. Een ATL is specifiek voor een type luchtvaartuig.</p>
Module 6: Audits	<i>Welke audits worden er door kwaliteitssysteem van een CAMO uitgevoerd?</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Part M compliance audits • Subcontractor audits
Module 6: Quality Audits Aircraft	<i>Valt een Quality Audit Aircraft binnen het kwaliteitssysteem?</i>	Volgens part M niet direct. Een Quality Audit Aircraft kan gezien worden als een product audit.