

KammAir / EFHA Strategic Initiative Proposal

KammAir and EFHA are willing to cooperate to enable owners and operators of historic aircraft to conduct commercial flights in order to keep their aircraft flying. This initiative aims to develop a concept in which historic aircraft are added to KammAir's AOC.

KammAir en EFHA, European Federation Historic Aviation.

De **European Federation Historic Aviation (EFHA)** is een samenwerkingsverband van eigenaren en operators van historische vliegtuigen in Europa.

Het doel van EFHA is het bewustzijn van- en de belangstelling voor de Europese historische luchtvaart te vergroten.

Een van de middelen om dit doel te bereiken is het luchtwaardig houden van historische vliegtuigen. EFHA behartigt hiertoe de belangen van vliegtuigeigenaren en beoogt hen faciliteiten te bieden.

KammAir is een kleine, maar volwaardige, Europese luchtvaartmaatschappij en is gecertificeerd houder van het **Air Operators Certificate (AOC)** met nummer NL-058. Een AOC en de daarop gebaseerde exploitatievergunning is nodig voor het uitvoeren van commerciële vluchten met vracht of passagiers.

Het idee is om een concept te ontwikkelen waarin eigenaren en/of operators de mogelijkheid wordt geboden om hun (historisch) vliegtuig op het AOC van KammAir kunnen laten bijschrijven. Op basis van dit AOC mogen eigenaren en/of operators met hun vliegtuig allerlei commerciële vluchten binnen Europa uitvoeren. Dat varieert van rondvluchten (A to A) tot chartervluchten met vracht of passagiers (A to B) en zogeheten aerial work.

Om passagiers of vracht door de lucht te mogen vervoeren is een **exploitatievergunning** nodig. Eén van de voorwaarden voor afgifte en continuering van een exploitatievergunning is het bezit van een Air Operators Certificate (AOC). Het AOC borgt de operationele kant van het luchttransport. Een AOC is gebaseerd op de voorschriften in **EU-OPS**.

Ook dient de luchtvaartmaatschappij erkend te zijn als **Continuous Airworthiness Management Organisation (CAMO)**. Een CAMO erkenning geeft de operator de bevoegdheid het management over het onderhoud en de luchtwaardigheid van het op de AOC ingeschreven vliegtuigen te voeren. Een aan de CAMO aangehangen "**Part I erkenning**" geeft de operator noodzakelijke bevoegdheid jaarlijks het bewijs van luchtwaardigheid te verlengen (**ARC, Airworthiness Review Certificate**).

De CAMO erkenning is gebaseerd op de voorschriften in **EASA Part M**.

Een vliegtuig dat onder een AOC vliegt, vliegt volgens voorschriften in goedgekeurde handboeken, Operations Manuals (OM). Er zijn vier OM's:

1. **General Basic** waarin alle organisatorische en operationele zaken behandeld worden.
2. **Aircraft**, waarin meestal voornamelijk naar het POH verwezen wordt.
3. **Routes and Aerodromes** met vliegvoorschriften, lees "Jeppesen".
4. **Training** waarin syllabus van alle voorgeschreven trainingen.

Een AOC houder kent in zijn organisatie een aantal verplichte functies en dus functionarissen:

1. De **Accountable Manager**, de hoogste eindverantwoordelijke
2. De **Postholder Continuous Airworthiness**, verantwoordelijk voor het onderhoudsmanagement en de luchtwaardigheid.
3. De **Flight Operations Manager**
4. De **Ground Operations Manager**
5. De **Quality and Safety Manager**
6. De **Training Manager**

Daarnaast kan een maatschappij nog functies in huis hebben als een **General Manager**, een **Chief Pilot** en een **Check Pilot** of een **Linetraining Captain**.

Bij een kleine luchtvaartmaatschappij, zoals KammAir mogen een aantal van deze functies aan één functionaris toegekend worden.

Al het onderhoud van een vliegtuig dat onder AOC vliegt moet door een **EASA Part 145 erkend onderhoudsbedrijf** uitgevoerd worden. Het onderhoudsbedrijf ontvangt haar opdrachten van de Postholder Continuous Airworthiness, voert het onderhoud uit en geeft het vliegtuig weer vrij voor de operaties met een zogeheten **Certificate of Release to Service** (CRS)

De praktische consequenties van het bijschrijven van een historisch vliegtuig op een bestaand AOC zijn redelijk veel en ingrijpend:

1. Het vliegtuig moet "**EU-OPS 1 compliant**" zijn om te worden bijgeschreven op de CAMO en op het AOC.
2. Aan de bijschrijvingen zijn behoorlijke kosten verbonden.
3. De vliegers, gezagvoerders, moeten de nodige trainingprogramma's hebben doorlopen.
4. De handboeken moeten worden aangepast aan het type vliegtuig en de voorgenomen operaties.
5. De operationele verantwoordelijkheden liggen bij de AOC houder, niet meer bij de eigenaar-operator.
6. Privé gebruik of andere, buiten AOC, operaties zijn aan beperkingen onderhevig.

Het vliegtuig moet dus door IVW worden goedgekeurd om op de CAMO te mogen worden bijgeschreven. In de praktijk betekent dit dat alle AD's, en mandatory SB's moeten zijn uitgevoerd en dat er administratie is van alle AD's, SB's en SL's.

Alle vliegtuigcomponenten met een onderhoudscyclus of een time- or cyclelimit moeten in de waterdichte administratie zijn opgenomen. Onderdelen of instrumenten zonder certificatie en serienummer moeten worden vervangen, etc.

Ook de (privé) eigenaren mogen op hun eigen toestel vliegen als ze de verplichte trainingen hebben doorlopen en als gezagvoerder door IVW zijn geaccepteerd.

Al het onderhoud, tot en met het verwisselen van een lekke band, moet door een Part 145 onderhoudsbedrijf met type erkenning worden uitgevoerd, ook op privé vluchten.

Samengevat:

Bijschrijving op een AOC & CAMO geeft de mogelijkheid een vliegtuig commercieel te exploiteren en daarmee misschien de mogelijkheid om het betreffende vliegtuig in de lucht te houden.

Praktisch kleven er nogal wat bezwaren aan een bijschrijving:

Operationeel gezien is een eigenaar zijn eigen kist zo ongeveer kwijt en de operationele kosten stijgen behoorlijk.