



Kwaliteitshandboek

Afdeling Historische Luchtvaart

KNVVvL

Versie 5.2
1 januari 2018

PAGINA LEEG



1	DEFINITIES EN AFKORTINGEN	
1.1	Definities	3
1.2	Afkortingen	3
1.3	Revisie systeem.....	3
2	ALGEMEEN	
2.1	Organisatie	5
2.2	Quality Manager	5
2.3	Doelstelling en reikwijdte	6
2.4	Verklaring kwaliteitsbeleid.....	7
2.5	Lijst van aangesloten organisaties.....	7
2.6	Toezicht door ILT	7
3	UITVOERING VAN PASSAGIERSVLUCHTEN	
3.1	Vluchtuitvoering	9
3.2	Briefing van passagiers.....	9
3.3	Verbintenis van passagiers met organisatie	10
3.4	Emergency response	10
4	ERVARINGSEISEN VOOR COCKPITBEMANNING	
4.1	Algemeen	11
4.2	Recente ervaring	11
4.3	Brevet- en ervaringseisen voor vliegtuigen tot 5.700 kg max. startgewicht.....	11
4.4	Brevet- en ervaringseisen voor vliegtuigen > 5.700 kg max. startgewicht.....	12
4.5	Brevet- en ervaringseisen voor hefschroefvliegtuigen.....	12
5	TRAININGS- EN BEKWAAMHEIDSEISEN VOOR BEMANNING	
5.1	Cockpit bemanning algemeen	13
5.2	Training en bekwaamheid SEP	14
5.3	Training en bekwaamheid SET	14
5.4	Training en bekwaamheid MEP en MET.....	15
5.5	Training en bekwaamheid Multi Pilot Aircraft.....	20
5.6	Training en bekwaamheid cabine personeel	26
5.7	Training records	26
6	KWALITEITSPROGRAMMA	
6.1	Audits en Inspecties	27
6.2	Audit en Inspecties planning.....	27
6.3	Audit en Inspecties uitvoering	27
6.4	Bevindingen uit audits en inspecties	27
6.5	Auditors	27
6.6	Geschillen	28
7	VOORVALMELDINGEN	
7.1	Algemeen	29
7.2	Voorvalmeldingen	29
7.3	Te melden voorvallen	29
	APPENDICES	
A	Reglement Afdeling Historische Luchtvaart	30
B	Voorbeelden compliance checklist	31
C	EASA Part-ORO Subpart FC (Flight Crew) en CC (Cabin Crew).....	aparte bijlage



PAGINA LEEG



1.1 DEFENITIES

Particulier vervoer

Vervoer door een particulier houder, zonder bedrijfskarakter of winstoogmerk. Uitsluitend de vervoerskosten kunnen geheel of gedeeltelijk, direct of indirect, worden doorberekend aan de passagier.

Niet-commercieel vervoer

Vervoer door een rechtspersoonlijkheid bezittende organisatie, zonder bedrijfskarakter of winstoogmerk. Uitsluitend de vervoerskosten kunnen geheel of gedeeltelijk, direct of indirect, worden doorberekend aan de passagier.

Vervoerskosten

Kosten van verzekering, brandstof, onderhouds- en reparatiekosten, landingsgelden alsmede de kosten voor het trainen van bemanningsleden.

1.2 AFKORTINGEN

ABL	Analysebureau Luchtvaartvoorvallen	
EASA	European Aviation Safety Agency.	Zie www.easa.europa.eu
ILT	Inspectie Leefomgeving en Transport	
KNVvL	Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart	Zie www.knvvl.nl
NFHL	Nederlandse Federatie Historische Luchtvaart	Zie www.nfhl.nl

1.2 REVISIESYSTEEM

Het Kwaliteitshandboek van de Afdeling Historische Luchtvaart wordt uitgegeven door het bestuur van de Afdeling Historische Luchtvaart.

Revisies en/of amenderingen op het Kwaliteitshandboek worden geredigeerd door de Quality Manager van de Afdeling Historische Luchtvaart.

Revisies en/of amenderingen op het Kwaliteitshandboek worden enkel elektronisch als compleet handboek verstuurd naar de leden van de Afdeling Historische Luchtvaart. Het Kwaliteitshandboek wordt bij revisies en/of amenderingen geheel voorzien van een nieuwe versienummer en nieuwe datum.

Gereviseerde of geamendeerde teksten worden aangeduid door middel van een tekstmarkering ('|') in de kantlijn van de pagina ter hoogte van de gereviseerde of geamendeerde tekst.

Revisies

Versie	Effectieve datum	Veranderingen
3.0	1 april 2009	EU-OPS gelijkstelling JAR-OPS 1 Subpart N
4.0	28 oktober 2014	compliance met EASA Part-ORO.FC
5.0	1 januari 2016	kleine aanpassingen en introductie EC 376/2014
5.1	1 februari 2017	editorial aanpassingen, aanpassingen in procedures voor audits en het verwijderen van Appendix A
5.2	1 juni 2017	toevoegen van IFR update lijst Organisaties die vliegen onder de RHL, aanpassing tailwheeler eisen

=V=



PAGINA LEEG



2.1 ORGANISATIE AFDELING HISTORISCHE LUCHTVAART

De Nederlandse Federatie Historische Luchtvaart (NFHL) is een bij de KNVvL aangesloten organisatie conform artikel 6 lid 1 van de statuten van de KNVvL en vormt als zodanig de Afdeling Historisch Luchtvaart.

De organisatie van deze Afdeling Historisch Luchtvaart bestaat uit:

- Het afdelingsbestuur.
- Aangesloten organisaties.
- Werkgroepen en commissies.

De Afdeling Historische Luchtvaart heeft binnen de vereniging KNVvL een eigen en autonome bevoegdheid ten aanzien van het vliegen met historische vliegtuigen in Nederland. Een bestuurslid zal (mede) belast worden met de taak van Quality Manager.

Werkgroepen en commissies worden op ad hoc basis ingesteld. De Afdeling Historische Luchtvaart wordt bijgestaan door het secretariaat van de KNVvL, dat op basis van afspraken werkzaamheden voor de afdeling verricht. Het takenpakket van het secretariaat is algemeen van aard en omvat alle werkzaamheden op het gebied van administratieve ondersteuning. Daarnaast verleent het hoofdbestuur van de KNVvL bestuurlijke en operationele ondersteuning.

2.2 QUALITY MANAGER

De Quality Manager heeft een onafhankelijke positie ten opzichte van de bij de Afdeling Historische Luchtvaart aangesloten organisaties. Hij maakt deel uit van het Afdelingsbestuur en rapporteert aan de voorzitter van de afdeling.

Taken en verantwoordelijkheden;

- Opstellen en onderhouden van dit Kwaliteitshandboek en een auditprogramma.
- Uitvoeren van audits en inspecties ten behoeve van toelating tot de afdeling.
- Uitvoeren van het auditprogramma.
- Vaststellen van bevindingen uit audits & inspecties en deze ter correctie opdragen aan de desbetreffende verantwoordelijken.
- Indien gevraagd, functioneren als tussenpersoon tussen de melder van een voorval en het Analysebureau Luchvaartvoorvallen (ABL) van ILT.
- Oplossen van geschillen bij audits.
- Jaarlijks een 'State of the Quality' opstellen.
- Overleggen met ILT inzake het voldoen aan diens eisen.
- Deelnemen aan bestuursvergaderingen van de Afdeling Historische Luchtvaart.
- Opleiden van betrokkenen binnen de Afdeling Historische Luchtvaart inzake kwaliteit en dit Kwaliteitshandboek.



Bevoegdheden

- De (vice)voorzitter van de Afdeling Historische Luchtvaart adviseren over activiteiten zoals de uitvoering van niet-commerciële vluchten met passagiers door leden van de Afdeling Historische Luchtvaart te stoppen indien bij, of naar aanleiding van, een door de Afdeling Historische Luchtvaart uitgevoerde audit of inspectie geconstateerd wordt dat:
 - op zodanige wijze niet aan de toepasselijke eisen wordt voldaan door betreffend lid dat van de Afdeling Historische Luchtvaart de vliegveiligheid in het geding is, of
 - betreffend lid van de Afdeling Historische Luchtvaart onvoldoende en/of ontijdige opvolging geeft aan bevindingen die tijdens de audit of inspectie zijn gedaan, of
 - betreffend lid van de Afdeling Historische Luchtvaart de uitvoering van de audit of inspectie belemmerd.
- Aanstellen van auditors.
- Toezien op de tijdige afhandeling van audit en inspectiebevindingen.

2.3 DOELSTELLING EN REIKWIJDTE

In dit handboek zijn de kwaliteitseisen van de Afdeling Historische Luchtvaart vastgelegd teneinde te waarborgen dat vluchtuitvoering met historische luchtvaartuigen voldoet aan het door de Nederlandse overheid opgestelde beleid ten aanzien van historische luchtvaart. Zie 'REGELING HISTORISCHE LUCHTVAART' gepubliceerd in Staatscourant 25 oktober 2004/Nr. HDJZ/LUV/2004-2605 en als laatst gewijzigd op 17 juni 2016. Aan deze regeling kan verder gerefereerd worden als 'RHL' of de 'Regeling'.

Dit handboek wordt uitgegeven onder verantwoordelijkheid van het bestuur van de Afdeling Historische Luchtvaart. De aangesloten organisaties dienen te voldoen aan deze kwaliteitseisen. Het Bestuur van de Afdeling Historische Luchtvaart is verantwoordelijk voor dit kwaliteitshandboek en fungeert dan ook als review board bij (belangrijke) aanpassingen ervan. De eisen vastgelegd in dit handboek gelden voor niet-commercieel vervoer (zie RHL) met historische luchtvaartuigen. Tijdens dit vervoer dienen bestuurders niet tegen vergoeding op te treden.

De hoofdstukken 4 en 5 zijn voorts alleen van toepassing voor zover het vervoer betreft van meer dan drie passagiers in een luchtvaartuig tegelijkertijd.

Wanneer een houder van een historisch luchtvaartuig niet-commercieel vervoer wil plegen onder instrumentvliegvoorschriften (IFR) zullen ze zorgen voor de training van haar vliegers, het documenteren van de nodige training en operationele procedures en zullen in bezit zijn van een vliegtuig waarmee IFR-vluchten toegestaan zijn.

Vigerende nationale en internationale wetten en regels m.b.t IFR vliegen zullen ten alle tijden moeten worden gerespecteerd.

De in dit handboek vastgelegde eisen ontslaan de houder van een historisch luchtvaartuig niet van de eigen verantwoordelijkheid te allen tijde aan de Nederlandse luchtvaartwetgeving te voldoen en een veilige vluchtuitvoering te waarborgen.



2.4 VERKLARING KWALITEITSBELEID AFDELING HISTORISCHE LUCHTVAART

Het kwaliteitsbeleid van de Afdeling Historische Luchtvaart beoogt het op veilige wijze tot stand brengen van historische luchtvaart met luchtwaardige vliegtuigen.

Daartoe worden eisen gesteld aan de uitvoering van de vluchten. Aangesloten organisaties dienen aan te tonen dat aan deze eisen wordt voldaan door middel van een zogenaamde Compliance Checklist. Een voorbeeld daarvan is bijgevoegd in appendix B en een 'Word' versie is verkrijgbaar bij de Quality Manager.

Iedere aangesloten organisatie heeft een eindverantwoordelijke, 'Accountable Manager', voor de uitvoering van de vluchten en de luchtwaardigheid van de vliegtuigen in overeenstemming met de eisen zoals vastgelegd in dit handboek.

2.5 LIJST VAN AANGESLOTEN ORGANISATIES

Onderstaande organisaties vliegen onder de Regeling Historische Luchtvaart:

- 1) DDA Classic Airlines
- 2) Dutch Historic Jet Association
- 3) Fokker Four
- 4) Stichting Exploitatie Catalina
- 5) Stichting Koninklijke Luchtmacht Historische Vlucht
- 6) Stichting Vroege Vogels

Noot: Niet alle bij de Afdeling Historische Luchtvaart aangesloten organisaties voeren vlucht uit volgens de Regeling Historische Luchtvaart.

2.6 TOEZICHT DOOR ILT

Het toezicht van Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) op de particuliere en niet-commerciële historische luchtvaart is niet afwijkend van de overige particuliere en niet-commerciële luchtvaart in Nederland.

Wijzigingen van het kwaliteitshandboek zullen aan de ILT bekend worden gesteld.

De Afdeling Historische Luchtvaart van de KNVvL houdt toezicht op de naleving van de in dit handboek vastgelegde eisen door de bij haar aangesloten organisaties.

De KNVvL en ILT zullen wanneer nodig overleg voeren over de uitvoering en resultaten van het toezicht.

=V=



PAGINA LEEG



3.1 VLUCHTUITVOERING

Tenzij ten behoeve van het starten en landen, is het verboden in de uitvoering van niet-commerciële vluchten met een historisch luchtvaartuig waar de zichtvliegvoorschriften van toepassing zijn te vliegen boven aaneengesloten bebouwing, industriegebieden of concentraties van mensen. Dit geldt niet voor meermotorige historische vliegtuigen, mits deze in geval van nood het gebied boven aaneengesloten bebouwing, industriegebieden of concentraties van mensen kunnen verlaten.

Tijdens de uitvoering van niet-commerciële vluchten zal met uitzondering van het starten en landen niet lager gevlogen worden dan 1.000 voet boven de grond of het water. Dit verbod geldt enkel voor luchtvaartuigen met een maximale startmassa van meer dan 2.000 kg.

Het is niet toegestaan tijdens de vluchtuitvoering ten behoeve van opleiding, training en bekwaamheid andere personen dan de instructeur en voor de vluchtuitvoering noodzakelijke bemanningsleden aan boord te hebben.

Vluchten worden primair uitgevoerd onder VFR-regels. (zie 2.3 voor uitzondering)

3.2 BRIEFING VAN PASSAGIERS

De persoon of instelling die met inachtneming van de bepalingen van dit handboek passagiersvluchten uitvoert dient ervoor te zorgen dat elke passagier in begrijpelijke taal zowel mondeling als schriftelijk op de hoogte wordt gesteld en doordrongen is van het feit dat het een vlucht betreft met een historisch luchtvaartuig. Hiertoe zal voor elke vlucht een briefing met de passagiers worden gehouden. Het doel van deze briefing is een conditionering van de passagier op het gebied van historisch vliegen, van de vliegveiligheid in de ruimste zin en van het bewustzijn van de voorgenomen operatie.

De inhoud van de briefing omvat tenminste de volgende aspecten:

- 1) Een korte uitleg over de geschiedenis van het luchtvaartuig, (bouwer, ouderdom, oorspronkelijke operatie, etc.);
- 2) De prestaties van het luchtvaartuig;
- 3) De restauratie en het onderhoud (voorschriften en administratie);
- 4) De certificatie volgens de toenmaals geldende luchtwaardigheidsvoorschriften;
- 5) Het verschil met de huidige eisen van luchtwaardigheid (een enkel voorbeeld);
- 6) De vliegveiligheidsuitrusting en het gebruik daarvan;
- 7) Het vliegplan (route etc.);
- 8) De weersomstandigheden (meteo briefing);
- 9) Gedrag aan boord (gezagsverhoudingen).



3.3 VERBINTENIS VAN PASSAGIERS MET ORGANISATIE

De passagier gaat een verbintenis aan met de organisatie. Hiertoe bestaan de volgende mogelijkheden:

Lidmaatschap

Vervoer van een lid of diens genodigden geschiedt onder de volgende voorwaarden:

- 1) het lidmaatschap van de organisatie is voor een bepaalde termijn aangegaan;
- 2) vervoer van een lid zal niet eerder een aanvang nemen dan na deugdelijke inschrijving en registratie als lid van de organisatie, met in achtname van het bepaalde in hoofdstuk 3.2;
- 3) de organisatie zal registratie voeren van al haar leden, met vermelding van de datum van ingang en duur van het lidmaatschap;
- 4) de organisatie zal een ten naam gesteld bewijs van lidmaatschap afgeven aan haar leden. Dit bewijs mag gecombineerd worden met de onder 3.2 bedoelde schriftelijke mededeling;
- 5) tijdens het vervoer dragen leden hun bewijs van lidmaatschap bij zich;
- 6) per lid mag maximaal één genodigde per vlucht meegenomen worden.
- 7) het lidmaatschap van een overkoepelende organisatie wordt in de zin van dit artikel gelijkgesteld aan het lidmaatschap van de organisatie, waarmee aan de bepalingen van dit artikel geacht wordt te zijn voldaan;
- 8) een deelnemerschap aan een organisatie wordt in het kader van dit artikel gelijkgesteld aan het lidmaatschap.

Sponsor

Vervoer van een sponsor of diens genodigden geschiedt onder de volgende voorwaarden:

- 1) vervoer van een sponsor of diens genodigden is niet toegestaan zonder een schriftelijke sponsorovereenkomst, welke een redelijke termijn voor de vluchtuitvoering volledig is ondertekend, waarin de hoogte van het jaarlijks gesponsorde bedrag dan wel de waarde van het gesponsorde goed alsmede het aantal vluchten en passagiers op jaarbasis voor de sponsor is vastgelegd;
- 2) de sponsor maakt een redelijke tijd voor de vluchtuitvoering zijn naam en de naam van diens genodigden schriftelijk bekend;
- 3) de organisatie zal registratie voeren van hetgeen onder 1) en 2) is gesteld.

3.4 EMERGENCY RESPONSE

Elk aangesloten organisatie dient procedures gereed te hebben voor het geval dat een noodsituatie gebeurt voor, tijdens of na, vluchten. Als minimum dient de organisatie de volgende elementen gereed te hebben en courant te houden:

- Contactnummers voor de sleutelpersonen in de organisatie;
- Lokale contactgegevens voor de organisatie van de locatie waar gevlogen wordt; thuisbasis of 'uit';
- Contactnummers voor de dienstdoende personeel die vliegende- of grondoperaties uitvoeren;
- Een accurate lijst met de namen en contactgegevens van alle inzittenden van elk vliegbeweging, en
- Uitgewerkte procedures voor operationele noodsituaties.

Elk aangesloten organisatie zal minstens elk jaar een keer deze procedures testen door middel van een noodoefening of evaluatie.

=V=



4.1 ALGEMEEN

Aangesloten organisaties dienen erop toe te zien dat vliegers ten minste voldoen aan de voorgestelde eisen die in dit hoofdstuk zijn vastgelegd. Zij dienen deze eisen intern bekend te maken en eventueel aan te passen en aan te vullen voor de eigen operatie.

In het geval dat een organisatie hiervan afwijkt, zal de organisatie zorgen dat de minimum eisen van de wet worden gerespecteerd. Verder zal de organisatie de verschillen tussen de gekozen ervaringsniveau en de hierin voorgestelde eisen melden aan de Quality Manager. De reden om af te wijken van de voorgestelde eisen zal, voorzien met onderbouwing, aan de Quality Manager worden gemeld.

De teksten hierin zijn geschreven met VFR-vluchten in gedachten. Indien er wordt gevlogen onder IFR dient de organisatie te voldoen aan alle relevante ervaringseisen en trainingseisen. Een geschreven syllabus en administratie is vereist.

4.2 RECENTE ERVARING

Ten einde op te mogen treden als bestuurder tijdens passagiersvluchten dient een vlieger in de voorafgaande 90 dagen ten minste drie starts en landingen als bestuurder op het betreffende type vliegtuig te hebben uitgevoerd.

Deze 90 dagen periode mag worden verlengd tot maximaal 120 dagen door het uitvoeren van één vlucht op het betreffende type vliegtuig onder supervisie van een instructeur. Het vervoer van passagiers is hierbij toegestaan.

Bij meer dan 120 dagen dient een trainingsvlucht (geen passagiers) onder supervisie van een instructeur of een vlucht als enige inzittende uitgevoerd te worden.

4.3 BREVET- EN ERVARINGSEISEN VOOR VLIEGTUIGEN TOT 5.700 KG MAXIMUM STARTGEWICHT

Voor vliegtuigen lichter dan 5.700 kg maximum startgewicht zijn de brevet- en ervaringseisen voor gezagvoerders in onderstaande tabel weergegeven.

Klasse	Brevet	Algemene ervaring	Recente ervaring
SEP (land)	PPL(A)	150 uur in klasse ³	25 starts en landingen als bestuurder per jaar op klasse ²
SET (land)			
MEP (land)	CPL(A) ¹	500 uur meermotorig ³	Conform Part-FCL en training hoofdstuk 5
MET (land)			
SEP/SET/MEP/MET (water)	open		

- 1) PPL(A) volstaat wanneer de vlieger eerder in het bezit is geweest van een CPL(A) of een vergelijkbaar militair brevet.
- 2) Wanneer deze eis van toepassing is op vliegoperatie met een staartwielvliegtuig, dan dienen deze vluchten op staartwielvliegtuigen gevlogen te zijn.
- 3) Wanneer deze eis van toepassing is op vliegoperatie met een staartwielvliegtuig, dan dienen ten minste 50 uren gemaakt te zijn op staartwielvliegtuigen, tenzij aangetoond kan worden dat middels interne opleiding en "recurrent trainingen" volgens de QM een voldoende Level of Safety wordt bereikt



**4.4 BREVET- EN ERVARINGSEISEN VOOR VLIEGTUIGEN ZWAARDER DAN 5.700 KG
MAXIMUM STARTGEWICHT**

Voor vliegtuigen zwaarder dan 5.700 kg maximum startgewicht, vliegtuigen waarvoor een type bevoegdverklaring nodig is en voor alle meervlieger gecertificeerde vliegtuigen zijn de ervaringseisen voor cockpitbemanning in onderstaande tabel weergegeven. Voor deze vliegtuigen dienen vliegers ten minste in het bezit te zijn van een CPL(A). Op grond van de Part-FCL kan voor gezagvoerders op bepaalde typen een ATPL(A) vereist zijn.

Eén-vlieger gecertificeerde vliegtuigen		
Soort vliegtuig	Gezagvoerder	Recente ervaring
Turbojet engine(s)	150 uur ervaring op single pilot vliegtuigen en voldoende ervaring met het relevante soort motoren	Conform Part-FCL en training hoofdstuk 5
Piston engine(s)		
Turboprop engine(s)		
Tailwheel	75 uur tailwheel	

Indien een opleiding wordt gevolgd volgens een ATO kan het minimum aantal tailwheel uren worden aangepast volgens ATO.

Meer-vlieger gecertificeerde vliegtuigen			
Soort vliegtuig	Gezagvoerder	Eerste Officier	Recente ervaring
Turbojet engine(s)	25 uur ervaring op type	Turbojet ervaring	Conform Part-FCL en training hoofdstuk 5
Piston engine(s)		Piston (ME) ervaring	
Turboprop engine(s)		Turboprop ervaring	
Tailwheel	25 uur ervaring op type en 75 uur tailwheel	50 uur tailwheel	

Indien een opleiding wordt gevolgd volgens ATO kan het minimum aantal tailwheel uren worden aangepast volgens ATO.

4.5 BREVET- EN ERVARINGSEISEN VOOR HEFSCHROEFVLIEGTUIGEN

Open.

=V=



5.1 COCKPIT BEMANNING ALGEMEEN

In hoofdstuk 5.1 tot en met hoofdstuk 5.5 zijn training- en bekwaamheidseisen voor cockpitbemanning vastgelegd. Trainings- en bekwaamheidseisen voor cabinepersoneel zijn vastgelegd in hoofdstuk 5.6.

Bij particulier vervoer en niet-commercieel vervoer van meer dan drie passagiers met vliegtuigen met één of meer turbinemotoren of meer dan één zuigermotor dient de cockpitbemanning per 28 oktober 2014 voldoen aan het vakbekwaamheidsniveau van EASA Part-ORO.FC (*Commission Regulation(EU) No 965/2012 of 5 October 2012, as amended*).

Genoemd niveau dient bereikt te worden door de training en operatie voor zover van toepassing en mogelijk in overeenstemming met Part-ORO.FC uit te voeren. De Afdeling Historische Luchtvaart zal in overleg met de houder van het betreffende historische luchtvaartuig vaststellen welke artikelen van Part-ORO.FC voor dit houder van toepassing en uitvoerbaar zijn en hoe hier invulling aan gegeven zal worden. Richtlijnen hiervoor zijn vastgelegd in de hoofdstukken 5.3 tot en met 5.5.

Onderdelen en/of artikelen van Part-ORO.FC welke niet van toepassing van voor een bepaald type vliegtuig (bijv. MEP of MPA) worden aangeduid door middel van 'Not Applicable'.

Een historische luchtvaartorganisatie zal de van toepassing verklaarde Part-ORO.FC artikelen in haar trainingsprogramma en relevante handboeken opnemen. Deze documenten dienen ter verificatie aan de Afdeling Historische Luchtvaart aangeboden te worden. Een historische luchtvaartorganisatie zal wijzigingen in deze documenten bekend maken aan de Afdeling Historische Luchtvaart. Het onderwerp 'cockpit bemanning' zal meegenomen worden in audits en inspecties.



5.2 TRAINING EN BEKWAAMHEID SEP

Bij vervoer van meer dan drie passagiers met vliegtuigen uitgerust met één zuigermotor (Single Engine Piston – land) dient de cockpitbemanning volgens een jaarlijks uit te voeren recurrent trainingsprogramma getraind te zijn. In dit programma zal tenminste één uur actuele vliegtraining opgenomen worden, waarbij een bevoegd instructeur controleert of de vaardigheid van betreffende bemanningsleden voldoende is.

De Afdeling Historische Luchtvaart dient op de hoogte te zijn van de inhoud van het in gebruik zijnde recurrent trainingsprogramma. Hieronder is een voorbeeld van een dergelijk recurrent trainingsprogramma opgenomen.

Recurrent training SEP

Briefing items:

- Location and use of emergency equipment;
- Handling of fire extinguishers;
- Location and use of exits;
- Aircraft systems; e.g. fuel ,electrical system, hydraulics ;
- Operational procedures and requirements;
- Occurrence (accident and incident) review.

Flight exercises:

- Engine failure (simulated);
- Simulated forced landing;
- 3-point landing (tailwheel A/C only);
- Wheel landing (tailwheel A/C only);
- Flapless landing;
- Extra items as required.

5.3 TRAINING EN BEKWAAMHEID SET

Open.



5.4 TRAINING EN BEKWAAMHEID MEP

In onderstaande compliance matrix is aangegeven welke Part.ORO.FC artikelen van toepassing zijn voor Multi Engine Piston (MEP - land) vliegtuigen. Ook is aangegeven hoe aan een artikel voldaan kán worden.

Part-ORO	Applicable/ Not Applicable	Implementation
FC.005 Scope		
FC.100 Composition of flight crew		
(a) minimum specified crew	Applicable	Minimum flight crew is 1 (one) pilot, holding CPL(A) or ATPL(A) with MEP(land). Organisations policy may include the use of observer/second pilot.
(b) additional crew	Applicable	Additional flight crew may be necessary for training flights, use of second pilot as radio operator etc
(c) licence and ratings	Applicable	Required license is CPL(A) or ATPL(A) with MEP(land)
(d) relief from duties	Not applicable	Single pilot operations
(e) freelance or part-time	Not applicable	Not possible in volunteer organisation
(e)(1) number of types/variants	Not applicable	Not possible in volunteer organisation
(e)(2) flight duty time limitations	Not applicable	Not possible in volunteer organisation
FC.105 Designation as PIC/Commander		
(a) designated by operator as PIC	Applicable	Organisation shall designate PIC/commander = single pilot operations
(b)(1) minimum level of experience	Applicable	Single pilot operations, experience required before conversion course (see FC.120)
(b)(2) adequate knowledge of route/area	Applicable	VFR-day only operations. Route/area of operations shall be limited and specified. Aerodromes with min. specified runway length
(b)(3) multi-crew operations	Not applicable	Single pilot operations
(c) PIC/commander initial familiarization to route/area	Not applicable	VFR-day only operations. Route/area of operations shall be limited and specified. Aerodromes with min. specified runway length
(d) performance class B	Applicable	Self explanatory
FC.110 Flight engineer		
Flight engineer included in flight crew	Applicable	Self explanatory
FC.115 CRM training		
(a) CRM training appropriate to role	Not applicable	Single pilot operations
(b) Elements included in training	Not applicable	Single pilot operations



FC.120 Conversion course		
(a)(1) new type/class rating	Not applicable	Only pilots in possession of MEP (land) will be trained
(a)(2) changing operator	Applicable	For pilots holding Class Rating MEP(land) and not qualified on type an operators conversion course must be available
(b) training on equipment installed	Applicable	Operators conversion course, training syllabi
FC.125 Difference training and familiarization training		
(a) changing equipment or procedures	Applicable	When equipment or procedures are changed the organisation shall determine the Differences/ Familiarization Training required
(b) operations manual	Applicable	Differences/Familiarisation training is required when changing equipment or procedures. The method, length and level of training required will be determined by the organisation's training manager
FC.130 Recurrent training and checking		
(a) annual recurrent flight and ground training	Applicable	Recurrent training/checking of each pilot is done according with the recurrent training and checking programme in the applicable training manual. Training records must be kept.
(b) periodical checks	Applicable	Each pilot is periodically checked in accordance with the proficiency check programme. Training records must be kept.
FC.135 Pilot qualification to operate in either pilot's seat		
Appropriate training and checking	Not applicable	Single pilot operations
FC.140 Operation on more than one type or variant		
(a) comply with requirements of Part-ORO.FC	Not applicable	Not possible in volunteer organizations. Each pilot must comply with Part-ORO.FC requirements for each relevant type/class.
(b) operations manual	Not applicable	Not possible in volunteer organizations. Each pilot must comply with Part-ORO.FC requirements for each relevant type/class.
FC.145 Provision of training		
(a)(1) programmes, syllabi and operations manual	Applicable	Training/checking shall be conducted in accordance with the applicable programme or syllabus. Training/checking programmes and syllabi shall be orderly filed and be available to training personnel.
(a)(2) appropriately qualified personnel	Applicable	The organization shall nominate appropriately qualified personnel to conduct training and checking



(b) mandatory elements for the relevant type	Applicable	Mandatory items forms e.g. the manufacturer shall be included
(c) Training and checking programmes		Recurrent training and checking of each pilot is done according with the recurrent training and checking programme in the applicable training manual. Training records must be kept.
(d) FSTD replicate the aircraft type	Not applicable	No FSTD used
(e) changes to FSTD	Not applicable	No FSTD used
FC.200 Composition of flight crew		
(a) inexperienced flight crew	Not applicable	Single pilot operations
(b) delegate conduct of flight	Not applicable	Single pilot operations
(c)(1) minimum flight crew	Not applicable	Single pilot operations, no IFR or night operations
(c)(2) minimum flight crew	Not applicable	Single pilot operations, no IFR or night operations
(d)(1)(i) operations of helicopters	Not applicable	No helicopter operations
(d)(1)(ii) operations of helicopters	Not applicable	No helicopter operations
(d)(2) operations of helicopters	Not applicable	No helicopter operations
FC.A.201 In-flight relief of flight crew members		
(a) to (c)	Not applicable	No in-flight relief used
FC.202 Single-pilot operations under IFR or at night		
(a) to (e)(3)(ii)	Not applicable	No IFR or night operations
FC.205 Command course		
(a)(1) to (a)(6)	Not applicable	Single pilot operations
FC.215 Initial operator's CRM training		
(a) to (c)	Not applicable	Single pilot operations
FC.220 Operators conversion training and checking		
(a) CRM training	Not applicable	Single pilot operations
(b) flying duties during conversion training	Not applicable	Not possible in volunteer organisation
(c) amount of training required	Applicable	The minimum amount of training required must be established in a syllabus. The amount of extra training required will be established by the training manager
(b)(1) operators proficiency check and emergency & safety equipment	Applicable	Due to nature of operations no LFUS is used. The area of operations for >3 passenger carrier flights must be specified in the operations manual. The check required by Part-ORO.FC.230(b) and training/check by Part-ORO.FC.230(d) shall be completed before unsupervised operations
(b)(2) line check	Applicable	Line check may be combined with the proficiency check (at beginning of season)



(c) in case of ZFTT training course	Not applicable	No ZFTT training course
(c)(1) line flying < 21 days	Not applicable	No ZFTT training course
(c)(2) 6 take-offs/landings in FSTD	Not applicable	No ZFTT training course
(c)(3) first 4 take-offs/landings	Not applicable	No ZFTT training course
FC.230 Recurrent training and checking		
(a) relevant to type/variant	Applicable	Recurrent training and checking of each pilot is done according with the recurrent training and checking programme in the applicable training manual. Training records must be kept.
(b)(1) operators proficiency check	Applicable	However, Single pilot operations
(b)(2) IFR	Not applicable	No IFR operations
(b)(3) validity period	Applicable	The validity period of the proficiency check shall be six calendar months. For operations under VFR by day of performance class B aeroplanes conducted during seasons not longer than 8 consecutive months, one operator proficiency check shall be sufficient. The proficiency check shall be undertaken before commencing 'passenger' operations.
(b)(4) motor-powered helicopters	Not applicable	No helicopter operations
(b)(5) day VFR motor-powered helicopters and class B aeroplanes, suitably qualified commander	Applicable (partially)	Organisation may nominate suitable qualified commander to perform proficiency checks.
(c)(1) line check	Applicable	Line check may be combined with the proficiency check (at beginning of season)
(c)(2) suitably qualified commander	Applicable	Line check conducted by organisations nominated training personnel
(d) emergency & safety equipment	Applicable	Emergency & safety equipment training and checking is combined with the proficiency check/recurrent training (at the beginning of the season)
(e)(1) elements of CRM in recurrent training	Not applicable	Single pilot operations
(e)(2) modular 3 yearly CRM training	Not applicable	Single pilot operations
(f) ground training and FSTD/aircraft flight training	Applicable	Ground training is included in the recurrent training (at the beginning of the season). Aircraft training is included in the recurrent training (at the beginning of the season)
(g) validity period	Applicable	Validity period as from the end of the month when the check/training was undertaken.



(h) new validity period	Applicable	When the training or checks are undertaken within the last 3 months of the validity period, the new validity period shall be counted from the original expiry date.
FC.235 Pilot qualification to operate in either pilot's seat		
(a) to (g)	Not applicable	On flights where more than 3 passengers are carried, the commander/PF occupies the left-hand seat
FC.240 Operation on more than one type or variant		
(a) to (c)	Not applicable	Not possible in volunteer organization. Each pilots complete the requirements of Part-ORO.FC for each relevant type.
FC.245 Alternative training and qualification programme (ATQP)		
(a) to (e)(3)	Not applicable	ATQP not used with KNVvL/NFHL
FC.A.250 Commanders holding a CPL(A)		
(a)(1) commanders holding CPL(A) in single pilot operations VFR	Not applicable	See FC.250 (b)
(a)(2) commanders holding CPL(A) in single pilot operations IFR	Not applicable	No IFR operations
(b) VFR day class B aeroplanes	Applicable	Incorporated in minimum experience requirements
FC.H.250 Commanders holding a CPL(H)		
(a) to (a)(2)(ii)	Not applicable	No helicopter operations

=V=



5.5 TRAINING EN BEKWAAMHEID MULTI PILOT AIRCRAFT

In onderstaande compliance matrix is aangegeven welke Part-ORO.FC artikelen van toepassing zijn voor Multi Pilot Aircraft (MPA). Ook is aangegeven hoe aan een artikel voldaan kán worden.

Daar waar aangegeven is dat een Part-ORO.FC artikel 'Applicable' is en onder implementation 'Open to organisation' is geschreven dient de organisatie zelf een invulling te verzorgen welke acceptabel moet zijn voor de Afdeling Historische Luchtvaart.

Part-ORO	Applicable/ Not Applicable	Implementation
FC.005 Scope		
FC.100 Composition of flight crew		
(a) minimum specified crew	Applicable	In accordance with Flight Manual or as prescribed operating limitations
(b) additional crew	Applicable	Additional flight crew may be necessary for training flights, use of second pilot as radio operator etc
(c) licence and ratings	Applicable	Required license is CPL(A) or ATPL(A) with MEP(land)
(d) relief from duties	Not applicable	In-flight relief not used
(e) freelance or part-time	Not applicable	Not possible in volunteer organisation
(e)(1) number of types/variants	Not applicable	Not possible in volunteer organisation
(e)(2) flight duty time limitations	Not applicable	Not possible in volunteer organisation
FC.105 Designation as PIC/Commander		
(a) designated by operator as PIC/commander	Applicable	Organisation shall designate PIC/commander
(b)(1) minimum level of experience	Applicable	Experience required before conversion course (see FC.120)
(b)(2) adequate knowledge of route/area	Applicable	VFR-day only operations. Route/area of operations shall be limited and specified. Aerodromes with min. specified runway length
(b)(3) multi-crew operations	Applicable	Open to organisation, in operations manual
(c) PIC/commander initial familiarization to route/area	Not applicable	VFR-day only operations. Route/area of operations shall be limited and specified. Aerodromes with min. specified runway length
(d) performance class B	Applicable	Self explanatory
FC.110 Flight engineer		
Flight engineer included in flight crew	Applicable	Self explanatory
FC.115 CRM training		
(a) CRM training appropriate to role	Applicable	Initial CRM training of a commercial operator. In this case this should be administered in training records of historic organization, or; By historic organization self.



(b) Elements included in training	Applicable	CRM shall be included in aircraft and recurrent training (see FC.230(e))
FC.120 Conversion course		
(a)(1) new type/class rating	Applicable	Training should be conducted by ATO
(a)(2) changing operator	Applicable	For pilots holding type rating and not qualified on type with the organisation, an conversion course must be available
(b) training on equipment installed	Applicable	Operators conversion course, training syllabi
FC.125 Difference training and familiarization training		
(a) changing equipment or procedures	Applicable	When equipment or procedures are changed the organisation shall determine the Differences/ Familiarization Training required
(b) operations manual	Applicable	Differences/Familiarisation training is required when changing equipment or procedures. The method, length and level of training required will be determined by the organisation's training manager
FC.130 Recurrent training and checking		
(a) annual recurrent flight and ground training	Applicable	Recurrent training and checking of each pilot is done according with the recurrent training and checking programme in the applicable training manual. Training records must be kept.
(b) periodical checks	Applicable	Each pilot is periodically checked in accordance with the proficiency check programme. Training records must be kept.
FC.135 Pilot qualification to operate in either pilot's seat		
Appropriate training and checking	Not applicable	On flights where more than 3 passengers are carried, the commander/PF occupies the left-hand seat
FC.140 Operation on more than one type or variant		
(a) comply with requirements of Part-ORO.FC	Not applicable	Not possible in volunteer organizations. Each pilot must comply with Part-ORO.FC requirements for each relevant type/class.
(b) operations manual	Not applicable	Not possible in volunteer organizations. Each pilot must comply with Part-ORO.FC requirements for each relevant type/class.



FC.145 Provision of training		
(a)(1) programmes, syllabi and operations manual	Applicable	Training/checking shall be conducted in accordance with the applicable programme or syllabus. Training/checking programmes and syllabi shall be orderly filed and available to training personnel.
(a)(2) appropriately qualified personnel	Applicable	The organization shall nominate appropriately qualified personnel to conduct training and checking
(b) mandatory elements for the relevant type	Applicable	Mandatory items forms e.g. the manufacturer shall be included
(c) Training and checking programmes		Recurrent training and checking of each pilot is done according with the recurrent training and checking programme in the applicable training manual. Training records must be kept.
(d) FSTD replicate the aircraft type	Not applicable	No FSTD used
(e) changes to FSTD	Not applicable	No FSTD used
FC.200 Composition of flight crew		
(a) inexperienced flight crew	Not applicable	Compliance to be specified in concert between KNAV and historic organisation
(b) delegate conduct of flight	Not applicable	No in-flight relief used
(c)(1) minimum flight crew	Not applicable	No IFR or night operations
(c)(2) minimum flight crew	Not applicable	No IFR or night operations
(d)(1)(i) operations of helicopters	Not applicable	No helicopter operations
(d)(1)(ii) operations of helicopters	Not applicable	No helicopter operations
(d)(2) operations of helicopters	Not applicable	No helicopter operations
FC.A.201 In-flight relief of flight crew members		
(a) to (c)	Not applicable	No in-flight relief used
FC.202 Single-pilot operations under IFR or at night		
(a) to (e)(3)(ii)	Not applicable	No IFR or night operations
FC.205 Command course		
(a)(1) FSTD, including LOFT	Not applicable	No FSTD used
(a)(2) proficiency check as commander	Applicable	Proficiency check programme for commanders
(a)(3) command responsibilities	Applicable	Open to organisation
(a)(4)(i) LFUS, 10 sectors	Not applicable	No LFUS is used due limited area of operations. Normal operations training is incorporated in training syllabi
(a)(4)(ii) LFUS, 10 hours/10 sectors	Not applicable	No helicopter operations
(a)(5) line check	Not applicable	Line check may be combined with the proficiency check (at beginning of season)
(a)(6) CRM training	Applicable	CRM incorporated in training syllabi



FC.215 Initial operator's CRM training		
(a) completed initial CRM training	Applicable	Initial CRM training of a commercial operator. In this case this should be administered in training records of historic organization, or; By historic organization self.
(b) by suitably qualified CRM trainer	Applicable	Only if initial CRM training is conducted by historic organization self.
(c) Human Factors training	Applicable	Initial CRM including Human Factors training of a commercial operator. In this case this should be administered in training records of historic organization, or; By historic organization self.
FC.220 Operators conversion training and checking		
(a) CRM training	Applicable	Open to organisation
(b) flying duties during conversion training	Not applicable	Not possible in volunteer organisation
(c) amount of training required	Applicable	The minimum amount of training required must be established in a syllabus. The amount of extra training required will be established by the organisation's training manager
(b)(1) operators proficiency check and emergency & safety equipment	Applicable	Due to nature of operations no LFUS is used. The area of operations for >3 passenger carrier flights must be specified in the operations manual. The check required by Part-ORO.FC.230(b) and training/check by Part-ORO.FC.230(d) shall be completed before unsupervised operations are undertaken
(b)(2) line check	Applicable	Line check may be combined with the proficiency check (at beginning of season)
(c) in case of ZFTT training course	Not applicable	No ZFTT training course
(c)(1) line flying < 21 days	Not applicable	No ZFTT training course
(c)(2) 6 take-offs/landings in FSTD	Not applicable	No ZFTT training course
(c)(3) first 4 take-offs/landings	Not applicable	No ZFTT training course
FC.230 Recurrent training and checking		
(a) relevant to type/variant	Applicable	Recurrent training and checking of each pilot is done according with the recurrent training and checking programme in the applicable training manual. Training records must be kept.
(b)(1) operators proficiency check	Applicable	Open to organisation
(b)(2) IFR	Not applicable	No IFR operations



(b)(3) validity period	Applicable	The validity period of the proficiency check shall be six calendar months. For operations under VFR by day of performance class B aeroplanes conducted during seasons not longer than 8 consecutive months, one operator proficiency check shall be sufficient. The proficiency check shall be undertaken before commencing 'passenger' operations.
(b)(4) motor-powered helicopters	Not applicable	No helicopter operations
(b)(5) day VFR motor-powered helicopters and class B aeroplanes, suitably qualified commander	Applicable (partially)	Organisation may nominate suitable qualified commander to perform proficiency checks.
(c)(1) line check	Applicable	Line check may be combined with the proficiency check (at beginning of season)
(c)(2) suitably qualified commander	Applicable	Line check conducted by organisations nominated training personnel
(d) emergency & safety equipment	Applicable	Emergency & safety equipment training and checking is combined with the proficiency check/recurrent training (at the beginning of the season)
(e)(1) elements of CRM in recurrent training	Applicable	Open to organisation
(e)(2) modular 3 yearly CRM training	Applicable	Open to organisation
(f) ground training and FSTD/aircraft flight training	Applicable	Ground training is included in the recurrent training (at the beginning of the season). Aircraft training is included in the recurrent training (at the beginning of the season)
(g) validity period	Applicable	Validity period as from the end of the month when the check/training was undertaken.
(h) new validity period	Applicable	When the training or checks are undertaken within the last 3 months of the validity period, the new validity period shall be counted from the original expiry date.
FC.235 Pilot qualification to operate in either pilot's seat		
(a) to (g)	Not applicable	On flights where more than 3 passengers are carried, the commander/PF occupies the left-hand seat
FC.240 Operation on more than one type or variant		
(a) to (c)	Not applicable	Not possible in volunteer organization. Each pilots complete the requirements of Part-ORO.FC for each relevant type.



FC.245 Alternative training and qualification programme (ATQP)		
(a) to (e)(3)	Not applicable	ATQP not used with KNVvL/NFHL
FC.A.250 Commanders holding a CPL(A)		
(a)(1) commanders holding CPL(A) in single pilot operations VFR	Not applicable	MPA operations
(a)(2) commanders holding CPL(A) in single pilot operations IFR	Not applicable	No IFR operations, MPA operations
(b) VFR day class B aeroplanes	Not applicable	MPA operations
FC.H.250 Commanders holding a CPL(H)		
(a) to (a)(2)(ii)	Not applicable	No helicopter operations

=V=



5.6 TRAINING EN BEKWAAMHEIDSEISEN CABINEPERSONEEL

Bij particulier vervoer en niet-commercieel vervoer uitgevoerd met vliegtuigen met meer dan 19 passagiersstoelen moet de cabinebemanning voldoen aan het vakbekwaamheidsniveau van Part-ORO.CC. (*Commission Regulation(EU) No 965/2012 of 5 October 2012, as amended*).

Wanneer dit van toepassing is, zal betreffende organisatie in overleg treden met de Quality Manager van de Afdeling Historische Luchtvaart om de exacte invulling vast te stellen.

Bij particulier vervoer en niet-commercieel vervoer uitgevoerd met vliegtuigen met minder dan 19 passagiersstoelen is het mogelijk dat de betreffende organisatie ervoor kiest cabinepersoneel in te zetten. Wanneer dit van toepassing is, zal betreffende organisatie een trainings- en bekwaamheidsprogramma voor dit cabinepersoneel vaststellen. Part-ORO.CC dient hierbij als leidraad gebruikt te worden. Overleg met de Quality Manager van de Afdeling Historische Luchtvaart is in dit geval niet nodig. Het onderwerp 'cabinepersoneel' zal dan wel meegenomen worden in audits en inspecties.

5.7 TRAINING RECORDS

De organisatie zal van alle training die aan de eisen uit dit handboek is gerelateerd deugdelijke trainingrecords bijhouden. Deze dienen tenminste vijf jaar bewaard te worden. Het is toegestaan deze training records elektronisch vast te leggen.

=V=



6.1 AUDITS EN INSPECTIES

Audits zijn systematische onafhankelijke onderzoeken teneinde vast te stellen dat de uitvoering van de werkzaamheden overeenstemt met de eraan ten grondslag liggende procedures/instructies.

Inspecties worden uitgevoerd om de bestaande operationele procedures te observeren om vast te stellen dat de eisen worden gevolgd tijdens het uitvoeren van die procedures.

Het doel van audits en inspecties is het vaststellen dat vluchten met historische vliegtuigen, ressorterend onder de Afdeling Historische Luchtvaart, veilig worden uitgevoerd met luchtwaardige vliegtuigen.

6.2 AUDIT EN INSPECTIE PLANNING

Audits worden uitgevoerd in een jaarlijkse cyclus. Iedere procedure zal daarbij aan een audit worden onderworpen. Audits worden in een jaarplanning opgenomen die wordt goedgekeurd door de Quality Manager en ter kennis wordt gesteld van de eindverantwoordelijke van het terrein van de audit, de 'Accountable Manager' van de aangesloten organisatie.

Voor een organisatie die de voorgaande audit onderging zonder een Level 1 bevindingen mag de audit vervangen worden door een inspectie. Echter, elke organisatie tenminste elke drie jaar¹ geaudit worden.

6.3 AUDIT EN INSPECTIE UITVOERING

Audits en inspecties worden uitgevoerd door de Quality Manager of door een onafhankelijke auditor, aangesteld door de Quality Manager. Een auditor heeft geen werkrelatie met de procedure die onderwerp is van de audit. Voorafgaande een audit of inspectie zal een vragenlijst worden opgesteld door de auditor(s).

Van iedere audit of inspectie wordt een rapport geschreven door de auditor(s), welke door de Quality Manager wordt geaccordeerd. Het audit / inspectie rapport wordt met een begeleidende brief van de Directeur van de KNVvL aangeboden aan de betreffende organisatie, inclusief het opvolgingsproces van de audit. Sluiting van de audit of inspectie geschied tevens schriftelijk met een begeleidende brief van de Directeur van de KNVvL.

6.4 AUDIT - TOELATING

Voor nieuwe organisaties die onder de Regeling willen vliegen is een toelatingsproces bepaald. De organisatie dient een compliance checklist op te stellen. Deze wordt beoordeeld tegen de operationele- en opleidingshandboeken van de organisatie. Voor reeds bestaande organisaties worden de principes van SMS *change management* toegepast.

Na het oplossen van eventuele Level 1 en 2 auditbevindingen mag de organisatie vluchten uitvoeren onder de voorwaarden dat deze een inspectie moet ondergaan gedurende of rond de eerste vliegdag. Deze inspectie kan nieuwe bevindingen opleveren.

Een aanbeveling aan de KNVvL wordt pas opgemaakt nadat de audit en de inspectie succesvol (d.w.z. geen Level 1 of 2 bevindingen open staan) afgerond zijn.

¹ De cyclus kan worden; audit, inspectie, inspectie, audit.

**6.5 BEVINDINGEN UIT AUDITS EN INSPECTIES**

Een audit / inspectie zal worden gerapporteerd in een Audit / Inspection Report. Hierin staan de waarnemingen van de auditor, de bevindingen en een conclusie van de audit.

Bevindingen bij audits en inspecties kennen drie niveaus:

Level	Invloed op de veiligheid	Correctieve maatregelen
1	Directe negatieve invloed op de veiligheid	De bevinding dient direct te worden gecorrigeerd
2	Indirecte negatieve invloed op de veiligheid	De bevinding zal uiterlijk binnen drie maanden of zoveel korter als auditor en auditee overeenkomen
3	Opmerking	Bevinding heeft geen actietermijn

"De Quality Manager van de afdeling Historische Luchtvaart maakt de bevindingen van de audit schriftelijk kenbaar aan de directie van de KNVvL. Een exemplaar van het auditrapport tezamen met een door de Quality Manager opgestelde begeleidende brief wordt ter goedkeuring voorgelegd aan de directeur KNVvL. De KNVvL stuurt schriftelijk binnen vijf werkdagen een getekend exemplaar naar de geauditeerde partij, per post en digitaal, en houdt de digitale kopie voor eigen archief".

6.6 AUDITORS

Auditors zijn gekwalificeerd om audits en inspecties uit te voeren. De Quality Manager houdt een actuele lijst bij van gekwalificeerde auditors.

6.7 GESCHILLEN

Een geschil tijdens een audit of inspectie tussen auditor en auditee zal worden voorgelegd aan de Quality Manager. Indien het geschil aldus niet kan worden beslecht zal de eindverantwoordelijke van de desbetreffende aangesloten organisatie worden ingeschakeld. Indien ook dan geen overeenstemming kan worden bereikt wordt het geschil voorgelegd aan de voorzitter van de Afdeling Historische Luchtvaart, die een beslissing neemt. Zie ook het reglement geschillen van de KNVvL.

=V=



7.1 ALGEMEEN

Met het oog op de veiligheid van de luchtvaart te verbeteren, moet de burgerluchtvaart relevante veiligheidsinformatie verzamelen, melden en analyseren. zodat passende maatregelen kunnen worden genomen. Dit conform EU Verordening 376/2014.

De gezagvoerder en overige bemanningsleden worden aangespoord om voorvallen te rapporteren. Meldingen moeten strikt worden gebruikt voor het doel van het behoud of de verbetering van de veiligheid van de luchtvaart en mogen niet gebruikt worden om uitsluitend disciplinaire maatregelen te nemen; een zogenaamde '*just culture*'. Een '*just culture*' moet individuen aanmoedigen om veiligheidsrelevante informatie te melden. Een samenvatting van de verplicht te melden voorvallen staat hieronder.

7.2 VOORVALMELDINGEN

Het formaat en manier van sturen van de melding is aan de aangesloten organisatie overgelaten. In ieder geval, de volgende eisen zijn van toepassing:

- De melder mag rechtstreeks aan het ABL zijn/haar melding doen. Een kopie dient gestuurd te worden aan de Quality Manager.
- Indien de melder wenst een anonieme melding te doen aan het ABL, het formulier kan eerst gestuurd worden aan de Quality Manager (email:quality@nfh1.nl). Een gedeïdentificeerde versie wordt dan aan het ABL versuurd.
- Meldingen moeten plaats vinden binnen 72 uur na kennisneming van het voorval.
- Een organisatie mag gebruik maken van een elektronisch meldingssysteem. Echter het is de organisatie aangeraden een papier-versie beschikbaar te stellen als 'back-up' (Zie https://www.ilent.nl/onderwerpen/transport/luchtvaart/ilt_en_luchtvaart/voorval_melden/meldingsformulieren.aspx).

7.2 TE MELDEN VOORVALLEN

- Vogel/dieraanvaringen;
- Verlies van controle over het luchtvaartuig;
- AIRPROX;
- Luchtruimschending;
- Technische mankementen die ontstaan tijdens de vluchtuitvoering;
- Onwel worden van piloot tijdens vlucht;
- Voorvallen die te maken hebben met "I am safe" situaties;
- Problemen tijdens vluchtuitvoering die invloed hebben op de veiligheid van de vlucht;
- Noodlandingen en voorzorgslandingen;
- Landings/taxibaan incursions en excursions;
- Brand of rook aan boord van het luchtvaartuig;
- Foutieve/incorrecte belading (buiten envelop);
- Noodoproepen (zowel PAN als Mayday calls);
- Schade aan het luchtvaartuig en/of schade aan anderen door contact met luchtvaartuig;
- Verdwaald;
- Verwondingen (zelf/derden);
- Foutieve documentatie, procedures etc. ;
- Problemen met olie of brandstof, en
- Problemen die te maken hebben met de conditie van het vliegveld.

Mochten er voorvallen zijn die niet op deze lijst staan maar wel de veiligheid van de operatie bedreigen/mogelijk aantasten verzoeken wij deze voorvallen alsnog te melden.

=V=



De Reglement Afdeling Historische Luchtvaart is verwijderd uit het Kwaliteitshandboek.

=V=



COMPLIANCE CHECKLIST KWALITEITSHANDBOEK – HOOFDSTUK 3 & 4

Naam organisatie : _____
Datum/versie : _____

Kwaliteits- handboek	Implementation / augmentation	Manual reference/chapter
3.1		
3.2		
3.3		
4.1		
4.2		
4.3		
4.4		
4.5		

COMPLIANCE CHECKLIST KWALITEITSHANDBOEK – HOOFDSTUK 5 / FLIGHT CREW

Naam organisatie : _____
Datum/versie : _____
Aircraft type : _____

Part-ORO.FC reference	Applicable	Implementation / augmentation	Manual reference/chapter
FC.xxx Overnemen uit Kwaliteitshandboek	Conform Kwaliteitshandboek "Yes / No"	Uitleg hoe geïmplementeerd	Referentie naar handboek van de organisatie
etc.....			

COMPLIANCE CHECKLIST KWALITEITSHANDBOEK – HOOFDSTUK 5 / CABIN CREW

Naam organisatie : _____
Datum/versie : _____
Aircraft type : _____

Part-ORO.CC reference	Applicable	Implementation / augmentation	Manual reference/chapter
CC.xxx Overnemen uit Part-ORO.CC	"Yes / No"	Uitleg hoe geïmplementeerd	Referentie naar handboek van de organisatie
etc.....			

=V=



PAGINA LEEG