

## ARTIKEL III (Wijziging Regeling nationale veiligheidsvoorschriften luchtvaartuigen)

Artikel 10. Hieraan worden vier leden toegevoegd. Daarop heb ik inhoudelijk opmerkingen, aangegeven in rood.

3. In afwijking van het eerste lid wordt bij de aanvraag voor een speciaalBvL voor een gemotoriseerd schermvliegtuig of paramotortrike met een leeggewicht, inclusief reddingsmiddelen, van ten hoogste 120 kg, de volgende informatie overgelegd:

a. een document afgegeven door de bevoegde autoriteiten van een Europese lidstaat of een andere staat die partij is bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, waaruit blijkt dat het scherm van het gemotoriseerde schermvliegtuig of de paramotortrike voldoet aan de desbetreffende luchtwaardigheidseisen zoals die zijn vastgesteld in het betreffende land dan wel een verklaring door de fabrikant van het scherm, in overeenstemming met van toepassing zijnde regelgeving, dat het scherm voldoet aan de eisen voor een verantwoord gebruik;

Er zijn voetstartparamotors (gemotoriseerde schermvliegtuigen) die op een onderstel geplaatst worden dan onder de definitie van paramotortrike vallen. Deze zijn niet altijd van hetzelfde merk. Kan het gemotoriseerde schermvliegtuig dat hiermee wordt omgebouwd tot een trike (vaak gebeurt dit met een paar eenvoudige handelingen), vliegen onder dezelfde inschrijving met hetzelfde kenmerk? Uit deze regelgeving blijkt niet duidelijk of dezelfde motor in configuratie "voetstart" en configuratie "trike" met eenzelfde kenmerk kunnen vliegen, omdat ervoor gekozen is om de paramotortrike een apart luchtvaartuig te maken. Dit sluit tevens niet aan met de Verordening (EU) 2018/1139 Basic Regulations. Door de paramotortrike en het gemotoriseerd schermvliegtuig gezamenlijk onder de noemer van "paramotor" te scharen had het geheel aan regelgeving eenvoudiger geweest en dit vraagstuk had dan voorkomen geworden.

b. een verklaring van de aanvrager waaruit blijkt dat:

1<sup>o</sup>. op het scherm op voorgeschreven wijze de nationaliteits- en inschrijvingskenmerken zijn aangebracht, alsmede op veilige wijze een vuurvast plaatje met nationaliteits- en inschrijvingskenmerken;

Een vuurvast plaatje aanbrengen in of op een onderdeel van het scherm is in praktisch opzicht onhandig. Alleen de riser (het onderdeel waar de lijnen bij elkaar komen in een breder bandmateriaal), zou hiervoor eventueel geschikt kunnen zijn. Risers bestaan steeds meer uit een systeem van katrollen, stuurtokkels en magneten. Het aanbrengen van "plaatjes" brengt hier een veiligheidsrisico met zich mee, zoals het afsnijden of blijven hangen van lijnen. Daarnaast kan zelfs een modificatie van de risers, niet goedgekeurd door de fabrikant van het scherm, aanleiding geven tot het vervallen van de luchtwaardigheid (dus geen tweejaarlijkse goedkeuring). Mijn uitdrukkelijke advies is om het inschrijvingskenmerk alleen op het scherm aan te brengen. Een vuurvast plaatje eventueel op het frame van de motor kan geen kwaad. Ook al wordt het scherm ingeschreven, de motor maakt nog altijd onderdeel uit van het luchtvaartuig.

2<sup>o</sup>. het scherm overeenkomt met het geaccepteerde ontwerp en eventuele verplichte modificaties zijn uitgevoerd en dat geen zichtbare beschadigingen zijn waargenomen;

3°. de maximale lege massa van de totale combinatie van scherm, motor (inclusief het frame waarin de motor bevestigd is, constructieve onderdelen van de trike), reservemiddelen en eventuele andere toevoegingen aan de configuratie niet boven de 120 kilogram uit komt. Deze lege massa wordt bepaald met eventuele motorolie en koelvloeistof, en zonder brandstof;

4°. de aanvrager beschikt over een kopie van de door de fabrikant aangeleverde gebruiksaanwijzing indien het gebruik van het scherm als paramotorscherm alleen blijkt uit deze gebruiksaanwijzing.

4. Het speciaal-BvL van een gemotoriseerde schermvliegtuig of paramotortrike met een leeggewicht, inclusief reddingsmiddelen, van ten hoogste 120 kg is uitsluitend geldig indien:

a. het speciaal-BvL vergezeld is van:

1°. een bewijs van initiële aankoop van het scherm waaruit blijkt dat het scherm volgens de aanbeveling van de fabrikant nog niet gekeurd had hoeven worden; of

2°. een geldig bewijs van keuring van het scherm, welke is uitgevoerd door ~~de fabrikant of door een namens de fabrikant erkende uitvoerende~~ een professionele instantie en conform de aanwijzingen en voorschriften van de fabrikant; van het geldige bewijs van keuring is een kopie verstrekt aan de minister ten behoeve van het Nederlandse register voor burgerluchtvaartuigen;

~~Deze eis kan niet worden waargemaakt. Mijn organisatie Pedro Verticalo Adventures keurt al jarenlang ruim honderd schermen per jaar op luchtwaardigheid, volgens het keuringsprotocol van de fabrikant. Er is echter geen fabrikant die instanties daarvoor erkent en veel fabrikanten keuren ook niet zelf. Er zijn ook fabrikanten die niet meer bestaan maar waarvan de schermen nog jarenlang kunnen vliegen. Niet alleen betekent deze regel het einde van mijn professionele keuringsactiviteiten, maar is het voor de piloten niet mogelijk om elders een keuring te laten verzorgen door een "erkende" instantie.~~

b. het ontwerp, de constructie, de configuratie en het gewicht van de overige componenten geschikt is om in combinatie met het scherm gebruikt te worden. De geschiktheid blijkt uit de door de fabrikant aangeleverde handleiding, specificaties of kenmerken van de genoemde onderdelen;

c. het ontwerp, de constructie en combinatie van de overige componenten voldoet aan een veiligheidsniveau dat tenminste gelijkwaardig wordt geacht aan het algemeen hiervoor in Europa geaccepteerde veiligheidsniveau. Dit veiligheidsniveau wordt gegarandeerd door een fabrikant of importeur gevestigd in een lidstaat van de Europese Unie of een andere staat die partij is bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte;

~~Wat wordt hier nou bedoeld? Een certificering? Een classificering? Hiervoor is toch een DGAC toelating de standaard geworden om aan te tonen dat een scherm geschikt is voor gemotoriseerd vliegen? Dit is een luchtwaardigheidsverklaring van de Franse luchtvaartautoriteit. Voorstel om dat hier expliciet te noemen in plaats van deze vage paragraaf, ook al zijn er nog enkele tientallen piloten die met een scherm vliegen waar geen DGAC toelating voor is afgegeven.~~

d. alle door de fabrikant voor het gehele luchtvaartuig verplichte onderhoudsaanwijzingen zijn nagekomen;

e. de geluidsproductie voor het betreffende gemotoriseerde schermvliegtuig of de paramotortrike niet meer dan 60 dB(A) bedraagt als gemeten conform ICAO Annex 16.

Hoe kan de houder dit verklaren als dit niet meer gemeten kan worden? Er is geen instantie meer die de meting conform de ICAO Annex 16 voor paramotors (trike en voetstart) uitvoert.

5. Het gebruik van een eigen ontwerp of constructie van het harnas, het frame, de kooi, de voortstuwingsinrichting of van het onderstel of andere componenten van de configuratie is uitsluitend toegestaan met toestemming van de minister. Dit geldt ook voor de afzonderlijke in het vierde lid, onderdelen b en c, genoemde onderdelen.

6. Voor een gemotoriseerd schermvliegtuig of paramotortrike met een leeggewicht, inclusief reddingsmiddelen, van ten hoogste 120 kg, geeft de minister ambtshalve een geluidsdocument af met een maximale waarde van 60 dB(A). **Wat is dit geluidsdocument?**