



Voorstellen en opmerkingen met betrekking tot de regels met betrekking tot de luchtwaardigheid en het gebruik van luchtvaartuigengemaakt door AOPA in samenwerking met de KNVvL afdeling motorvliegen
REGELING VEILIGHEID LUCHTVAARTUIGEN

De titel doet vermoeden dat het gaat om alle luchtvaartuigen in Nederland maar het document beperkt zich echter tot luchtvaartuigen die onder Nationale bevoegdheid blijven en worden beschreven in Annex 1 van de Basic Regulations (EU 2018/1139) en andere reeds onder Nationale regelgeving vallende luchtvaartuigen. **luchtvaartuigen met name genoemd MLA/MLH, gemotoriseerde schermvliegtuigen** .

Voorstel: Wijzig de naam zodat het beter de inhoud weergeeft.

Wellicht is het op te nemen dat dit het geval is?

Algemeen:

Het lijkt dat de tekst is overgenomen uit bestaande regelingen en deels niet is herzien of ontdaan van onduidelijkheden of verwijzingen die voor de niet geoefende lezer lastig te volgen zijn. Het zou handig zijn en de leesbaarheid vergroten als wordt opgeschreven wat beoogd wordt en eventueel (tussen haakjes) verwezen wordt naar bedoelde regelgeving. Het moet een document worden dat voor iedere lezer begrijpelijk en navolgbaar is.

Er wordt herhaalde malen EU regelgeving van toepassing verklaard of naar EU regelingen verwezen. Deze regelgeving is echter geschreven en bedoeld voor gecertificeerde luchtvaartuigen en soms niet 1 op 1 toepasbaar of relevant. Dat kan aanleiding geven tot misverstanden of misinterpretaties. De hier geregelde luchtvaartuigen vallen in principe niet onder de EU regelgeving. Bij het toepassen van EU wet en regelgeving dient zorgvuldigheid te worden betracht. Met name rond onderhoud en onderhoudsbedrijven.

Voorstel: Herschrijf de regels zodanig dat verwijzingen naar bestaande regelgeving volkomen helder is en het voor alle gebruikers duidelijk is welk deel van toepassing is op de verschillende soorten vliegtuigen.

Hoofdstuk 1 Inleidende bepalingen

Artikel 1 Begripsbepalingen

In deze opsomming missen de begripsbepaling: MLA en MLH daarnaast is er geen verwijzing naar de uitzonderingspositie van de MLA en MLH die vallen onder de Opt-Out als bedoeld in de Basic Regulations (EU 218/1139 Artikel 2 lid a) b) en c))

Het voorliggende document (Paragraaf 4 Artikel 10) gaat uit van de acceptatie van de Duitse of de Britse en Tsjechische documenten en technische uitgangspunten die daarbij horen. Twee van deze landen hebben gebruik gemaakt van de Opt Out als eerder beschreven en hebben dus andere regels dan die nu in de regeling MLA/MLH zijn opgenomen of die momenteel in Groot Brittannië gelden. Het VK heeft overigens ook de Opt Out in voorbereiding maar de exacte kaders zijn nog niet duidelijk. Het is onvoldoende duidelijk in de voorliggende tekst hoe daarmee wordt omgegaan.

In de begripsbepaling staat onvoldoende duidelijk dat er een tweedeling in de MLA/MLH ontstaat nl de luchtvaartuigen met een reeds afgeven S BVL en de nieuwe toestellen met een hogere MTOM die onder de Opt Out vallen en dus een hoger startgewicht dan 472,5 kg kunnen hebben. De bestaande vloot valt niet onder de Opt Out en daarvoor zal een separate regeling moeten worden opgenomen om te bewerkstelligen dat ook deze (indien technisch mogelijk) een hoger startgewicht in het S BVL en de bijbehorende documenten kunnen laten opnemen.

Voorstel: Wees duidelijk in het onderscheid in de bovenstaande categorieën.

Artikel 2 Toepassingsbereik

Deze regeling is ook van toepassing op die luchtvaartuigen die vallen onder de Opt Out als eerder beschreven. Deze zijn uitgezonderd van de Annex 1 luchtvaartuigen en vallen onder Nationale bevoegdheid maar hebben nu een onduidelijke status. Dat dient hier rechtgezet te worden door een heldere en allesomvattende definitie van MLA en MLH.

Hoofdstuk 2 Ontwerp amateurbouw luchtvaartuigen

Artikel 3

Het is niet altijd duidelijk wanneer een luchtvaartuig een Replica of een gerestaureerd luchtvaartuig is.

Voorstel: Wellicht kan Maak dat dit verschil in de begripsomschrijving duidelijk worden gemaakt.

Artikel 4

Het is onduidelijk waarom gekozen is voor de genoemde landen in lid 6. Uitgangspunt zou kunnen zijn iig alle EU/EASA lidstaten wellicht aangevuld met alle landen die aangesloten zijn bij ICAO.

Paragraaf 3. Afgifte speciaal-BvL voor amateurbouw luchtvaartuigen.

Artikel 9

In dit Artikel wordt de invoer van door in het buitenland wonende amateurs vliegtuigbouwers gebouwde luchtvaartuigen verboden. Het is onduidelijk waarom dit verboden wordt. Immers in veel buitenlanden wonen heel competente vliegtuigbouwers die heel goed in staat zijn luchtwaardige luchtvaartuigen te bouwen. In veel buitenlanden is het toezicht op de bouw van luchtvaartuigen minimaal zo streng als in Nederland. Soms is het toezicht strenger en gedetailleerder. Het is niet logisch om de invoer van een dergelijk luchtvaartuig simpelweg te verbieden. Het lijkt redelijk om de invoer van door amateurs gebouwde luchtvaartuigen aan technische eisen te laten voldoen! Maar het simpelweg verbieden gaat te ver.

Voorstel: Laat de import van gebruikte amateur luchtvaartuigen toe en stel regels op ten aanzien van de technische eisen.

Dit Artikel moet worden aangepast en wellicht kunnen er technische kaders worden opgesteld waarbinnen het is toegestaan deze luchtvaartuigen in te voeren en in Nederland te voorzien van een S BVL.

Paragraaf 4 Afgifte speciaal-BVL voor MLA's, MLH's lichte gyrokopters. Of gemotoriseerde schermvliegtuigen.

Artikel 10

d. Hier is de aansluiting met de Duitse Tsjechische en Britse voorbeelden zoals beschreven in Paragraaf 4 Artikel 10 zoek geraakt. De geluidsnorm in Duitsland is maximaal 68dB(A) voor de MLA boven de 472,5 kg tot max 600 kg MTOM.

Voorstel: Zorg voor aansluiting met Duitsland.

Hoofdstuk 4 Wijzigingen van het luchtvaartuig.

Paragraaf 1 Wijzigingen door middel van individuele goedkeuring.

Artikel 23

1. Hier wordt gesproken over "wijzigingen". Wat wordt er onder een wijziging verstaan? De term "wijziging" behoeft nadere uitleg. Wellicht wordt "ingrijpende" wijziging of wijziging die de vliegeigenschappen zouden kunnen beïnvloeden of het gewicht substantieel verhoogt oid bedoeld. Het kan niet de bedoeling zijn dat kleine niet materiele wijzigingen een administratief proces moeten doorlopen. Wellicht kan daarover een definitie in de Begripsomschrijving worden opgenomen. In de toelichting staat het een en ander maar dit zou ook in de wetstekst kunnen worden opgenomen. CS Stan is niet altijd de juiste verwijzing aangezien het bij bv MLA MLH om niet gecertificeerde luchtvaartuigen gaat.
2. Voorstel: Maak duidelijk wat onder een wijziging en ingrijpende wijziging wordt verstaan en voor welke categorieën deze eis geldt.

Artikel 33

1. In dit Artikel wordt gesuggereerd dat zweefvliegtuigen en of ballonnen onder een AOC zouden kunnen opereren. Voor ballonnen valt de commerciële activiteit onder Part BOP (EU 2018-395) en voor zweefvliegtuigen Par SOA (EU 2018-1976).
2. Voorstel: Schrap dit artikel

Artikel 38

Lid 3: zie opmerking onder Artikel 33.

Artikel 39

1. Het onderhoud aan een luchtvaartuig zoals hier bedoeld (niet complex wo MLA's) worden uitgevoerd door de eigenaar/houder of dooretc. Uitdrukkelijk niet alleen door een daartoe bevoegde onderhoudstechnicus.
- 4.b.1. Bij oa MLA gaat het om niet gecertificeerde luchtvaartuigen. Het bedoelde goedgekeurde ontwerp is goedgekeurd door de fabrikant of leverancier?

Artikel 40

Waarom staat dit Artikel in deze regeling? Onderhoud in het buitenland binnen de EU is door Nationale en EU regelgeving voldoende gedekt. Het is onduidelijk waarom voor buitenlands onderhoud andere regels zouden gelden dan voor onderhoud dat in Nederland wordt uitgevoerd. Het is soms goedkoper of beter of beschikbaarder

onderhoud in het buitenland te laten uitvoeren. Het onderhoud aan bv een MLA kan ook in het buitenland door de eigenaar/ houder worden gedaan.

Hoofdstuk 6. Gebruiksbeperkingen

Artikel 46

1.b. het moet mogelijk zijn vliegles te geven in een amateurbouwluchtvaartuig. Indien er leden van een club of co vliegers op het betreffende luchtvaartuig willen vliegen moet het opleiden en trainen op dat toestel mogelijk moeten zijn.

1.f. In sommige buitenlandse landen is het mogelijk IFR te vliegen met door amateurs gebouwde luchtvaartuigen. Het is te overwegen nader te bekijken of dit ook in Nederland mogelijk zou kunnen zijn. Dit zou hier niet zondermeer moeten worden verboden maar eerder aan strikte regels worden gebonden.

2. Indien het toestel is voorzien van de daartoe benodigde instrumenten zou het vliegen buiten UDP kunnen worden opgenomen. Veel MLA's zijn voorzien van geavanceerde cockpit instrumenten.

Artikel 49

1. Waarom wordt hier een speciale regeling buiten SERA (EU.923-2012) gemaakt?

In het kader van de uniformiteit is het beter de regels uit SERA te hanteren.

5.c. Het recreatief vliegen beperkt zich veelal tot vrije tijd. Dan is het verbieden van vliegen op zondagen een te grote beperking. Hier kan ook de beperking van de zaterdag nl van 09.00 en 16.00 worden opgenomen.

6. Vaak is het voor het juist trainen en het leren kennen van de specifieke eigenschappen van een historisch luchtvaartuig belangrijk meer personen aan boord te hebben dan de directe bemanning. Vaak wordt tijdens de vlucht van bemanning gewisseld. Dat moet mogelijk zijn. De tekst kan worden aangepast in die zin dat passagiers aan boord mogen zijn maar dat commerciële activiteiten niet zijn toegestaan tijdens trainingsvluchten. Ook kan worden opgenomen dat de inzittenden uitdrukkelijk toestemming hebben gegeven voor het uitvoeren van trainings activiteiten.

Hoofdstuk 7. Niet- Nederlandse ECAC-Luchtvaartuigen.

Artikel 51

d.2. Vlieglessen om het toestel te leren kennen de zgn conversietraining en difference training moeten toegestaan zijn. Ook vliegscholen die tijdelijk behoefte hebben aan extra capaciteit moeten in staat zijn om tijdelijk buitenlands geregistreerde toestellen in te huren. Deze dienen dan uiteraard aan de Nederlandse luchtwaardigheidseisen te voldoen.

2. Indien het luchtvaartuig is voorzien van de benodigde apparatuur zou VFR vliegen buiten UDP toegestaan kunnen worden.

3. De logica van deze bepaling is niet duidelijk. Het luchtvaartuig valt immers onder de Nationale autoriteit van het land van herkomst. Waarom zou de Nederlandse autoriteit deze beperking opleggen? Daarnaast als een buitenlands geregistreerd vliegtuig wordt ingezet om iemand iedere week of frequent naar Nederland te brengen waarom zou dat dan worden verboden door deze regeling? De relatie met veiligheid is niet duidelijk. De veiligheid ontstaat door het luchtvaartuig, onderhoud en de vlieger niet door de registratie. Voorstel: maak er 100 dagen van. Ieder EASA luchtvaartuig mag naar Nederland komen voor onbeperkte termijn waarom zou dat voor Nationaal geregelde luchtvaartuigen anders zijn? Wij leven toch nu in de EU!

4. zie 3. hierboven.

5. Aan welke voorwaarden moet worden voldaan om deze toestemming te krijgen? Helderheid is hier van belang.

6. Aan welke voorwaarden moet worden voldaan om deze toestemming te krijgen? Helderheid is hier van belang.

Namens AOPA en de KNVvL afdeling motorvliegen

Karel Abbenes

Gvmtaffairs@aopa.nl