

ILT staat onder voorwaarden vliegen met multifocale contactlenzen toe aan houders van een LAPL

Eind vorig jaar speelde in Nederland in een rechtszaak de vraag of een zweefvliegpiloot met een LAPL-certificaat tijdens het vliegen multifocale contactlenzen mag dragen. Een zweefvlieger die het verboden werd om met multifocale lenzen te zweefvliegen, spande een beroepszaak aan bij de rechtbank Gelderland (Arnhem).

De zweefvlieger betoogde dat in bijlage IV (deel-MED) bij Verordening 1178/2011 alleen is bepaald dat zogenoemde klasse 1 of 2 piloten geen multifocale lenzen mogen dragen. Voor LAPL-piloten is dit niet bepaald. Rechtbank Gelderland volgde hem in zijn redenering: er zijn geen aanknopingspunten voor de conclusie dat het verbod op het dragen van multifocale lenzen voor klasse 1 en 2 piloten, ook zou gelden voor LAPL-piloten. Volgens de rechtbank volgt uit bijlage IV (deel-MED) bij Verordening 1178/2011 dat voor LAPL-piloten de eis geldt dat zij (1) geen abnormale functie van de ogen mogen hebben die waarschijnlijk de vliegveiligheid nadelig beïnvloedt, en (2) dat zij met behulp van corrigerende lenzen op alle afstanden aan de visuele vereisten moeten voldoen. De rechtbank oordeelt dat aan de tweede eis kan worden voldaan door het dragen van multifocale lenzen.

De rechtbank heeft het besluit van ILT vernietigd en de minister van Infrastructuur en Waterstaat opgedragen om, al dan niet na een nieuwe medische keuring van de zweefvliegpiloot, een nieuwe beslissing op bezwaar te nemen.

Uitspraak

Naar aanleiding van deze uitspraak heeft ILT de zweefvlieger verzocht om nader onderzoek te laten doen om de impact op de vliegveiligheid te objectiveren bij het dragen van de multifocale lenzen die hij nu heeft. Hiermee is de zweefvlieger akkoord gegaan en heeft een onderzoek naar strooilicht en contrast sensitiviteit bij het dragen van multifocale lenzen plaatsgevonden. Het doel van deze onderzoeken is om de visuele performance in kaart te brengen met betrekking tot storend strooilicht en contrast sensitiviteit bij het dragen van multifocale lenzen. ILT heeft de uitslagen beoordeeld, met name om te onderzoeken of er een mogelijk negatief effect is op de vliegveiligheid. Dat is niet het geval, de testen tonen niet aan dat de multifocale lenzen die de vlieger droeg tijdens deze testen een groot gevaar zijn voor de vliegveiligheid. Het verzoek van de zweefvlieger om te mogen vliegen met multifocale lenzen bij een LAPL-certificaat wordt alsnog gehonoreerd, hem wordt een nieuw medisch certificaat LAPL met de volgende restricties:

*VML – correction for defective distant, intermediate and near vision
SSL – (special restrictions as specified) if flying without glasses,
only allowed to fly with CAA – approved multifocal lenses.*

**Startmiddelen:
voorloopstukken, kabelchutes
en gevaar**

Startmiddelen: voorloopstukken, kabelchutes en gevaar

Auteur: *Tom van Doormaal, 5 juni 2024*

Het wegwerken van een oud-archief is altijd leuk en nostalgisch. Soms hoef je alleen maar iets in handen te hebben. Wie heeft bijvoorbeeld bepaald dat in een lierkabel een voorloopstuk 30 meter lang moest zijn en waarom? Leuke vraag...

Ik herinner me een crash op Terlet, in 1963. Een start ging niet goed en een Ka-6 landde op het lierpad. De lierist dacht aan een kabelbreuk en besloot de kabel in te lieren. Helaas zat het probleem vlak bij de kist.

De kabelchute opende zich, sloeg om de roeren van de gelande Ka-6. Die startte opnieuw, maar nu volstrekt onbestuurbaar. De kist maakte een Immelmann en stortte van lage hoogte tegen de grond, met twee gebroken benen van de vlieger als gevolg.

Pech, zou je zeggen. Radio was er toen niet, dus de afspraak werd: Als een start stagneert nooit inlieren op eigen initiatief. Daarmee hebben we lang gewerkt.

Maar wat levert zo'n incident op? In het Breukstukje van oktober 1954 lees ik zorg over de kabel die vast kan raken aan de romp. "Teneinde dit gevaar te elimineren en daarmee met een eenvoudig seinsysteem tussen startplaats en lier te kunnen volstaan, werd voorgesteld het z.g. kabelverlengstuk (tussen parachute en vliegtuig) met een gummi of plastic slang te verstijven. Het risico van ergens omheen te slingeren zou dan verdwenen zijn."

Helder toch? We doen dat nog steeds.

De realiteit is lastiger. Op Eelde moesten we (de NNZC) door

gedoe over het gras aan een terughaallier. Op de startplaats stond een klein liertje die de kabel terugtrok na gebruik. Op een kwade dag trok de lier traag weg waardoor de hoofdkabel en de terughaalkabel in elkaars verlengde kwamen te liggen en de dunne terughaalkabel zich vastwerkte in de staartslof van de Rhönlerche. We zagen een afschuwelijk steile start, vermoedden een reden en kaptten het kabeltje van de terughaallier.

Daarmee werd een levensgevaarlijke tailslide ingeleid, want de hoofdkabel trok ook niet meer. Het geluk was dat de kist inmiddels op 150 meter zat en met een kort circuit kon landen. Maar er kwamen twee sidderende clubleden uit.

Op het Witterveld ontstond weer een ander probleem. De RLD wilde eigenlijk helemaal geen kabelchutes meer. De KNVvL vond dat onzin en initieerde een brievenactie waar alle clubs aan mee deden. Resultaat: chutes mochten worden gebruikt.

Op het Witterveld was dat onhandig door de boomgroepjes: zeer veel kabelbreuken, dus helemaal geen kabelchutes. Maar de staalkabels werden daar niet beter van, dus wat te doen? Een patentoplossing werd gevonden door het gebruik van afgekeurde remparachutes van de Starfighter, bereidwillig afgestaan door de KLu. Nu kregen we de kabel voor de lier.

Bij Inspectie door de RLD (vermoedelijk Jaap Aalmoes) kregen we kritiek, want voor de veiligheid was de doorsnede van de chute gelimiteerd op 1,25 meter. Wij vonden dat zonde, want wat heb je aan een chute, die de kabels niet spaart? De oplossing was het inrijgen van de remparachute die dan wel iets harder viel, maar toch goed werkte.

Omdat we problemen hadden met het aankleden van het voorloopstuk met een rubberslang probeerden we een andere oplossing. Als het voorloopstuk bij over rijden niet in de wielkast moest vastslaan, was een optie de kabel niet te verstijven maar te verdikken. Dus bij de scheepsbenodigdheden kochten we een dikke nylon-tros van ongeveer 2 cm doorsnede,

die prima voldeed. Hij rekte een beetje, maar niet veel en gaf zo comfort bij de start.

Goed dat er geen details geregeld werden; tegenwoordig zouden we daarover een voorschrift hebben. Maar wie weet nu hoe lang een voorloopstuk moet zijn?

**Archer Aviation krijgt groen
licht om een eV0L
luchttaxidienst te
exploiteren**

**Archer Aviation krijgt groen
licht om een eV0L
luchttaxidienst te
exploiteren**

Archer Aviation is daarmee het tweede bedrijf dat een Part 135-certificering van de FAA heeft ontvangen.

Archer Aviation, gevestigd in San Jose, Californië, dat met behulp van elektrische verticale start- en landingsvoertuig (eVTOL) commerciële luchttaxidiensten wil gaan verrichten, heeft van de Federal Aviation Administration (FAA) een Part 135-certificering heeft ontvangen, om een onbemand luchttaxidienst te kunnen exploiteren. Daarmee kan Archer een

volwaardige commerciële dienst met een eVTOL opzetten. Archer Aviation is het tweede eVTOL-bedrijf dat Part 135-certificering ontvangt. Eerder ontving Joby Aviation een Part 135-certificering.

Maar voordat het kan worden gelanceerd, moet Archer een typecertificering verkrijgen voor zijn Midnight-luchttaxi, wat betekent dat het vliegtuig voldoet aan alle ontwerp- en veiligheidsnormen van de FAA. Midnight is een eVTOL-vliegtuig met vier zitplaatsen plus één piloot, met een bereik tot 100 mijl (bijna 160 km) bij snelheden tot 150 mph (241 km/h), op puur batterijvermogen. Met behulp van kantelrotors is Midnight ontworpen om verticaal op te stijgen en te landen als een helikopter en vervolgens over te gaan in voorwaartse vlucht als een vliegtuig.

Naast Archer Aviation en Joby Aviation hopen ook andere eVTOL bedrijven uiteindelijk volledige goedkeuring van de FAA te krijgen, maar dat proces verloopt traag.

[Bron: Archer](#)

Amerikaanse FAA: aantal gevallen van onhandelbare vliegtuigpassagiers blijft hoog

Amerikaanse FAA: aantal gevallen van onhandelbare vliegtuigpassagiers blijft hoog

De Amerikaanse Federal Aviation Administration (FAA) zei dinsdag 11 juni 2024 dat het aantal incidenten met onhandelbare vliegtuigpassagiers hoog blijft en het nultolerantiebeleid onverminderd voort te zetten.

Er werden 915 gevallen van onhandelbare passagiers gemeld in 2024 tot en met 9 juni, waaronder 106 gevallen van passagiersverstoringen als gevolg van dronkenschap, aldus de FAA. Het aantal onhandelbare passagiers piekte in 2021 tot bijna 6,000 tijdens de COVID-19-pandemie met de introductie van mondmasker mandaten – waaronder 4,290 mondmasker gerelateerde incidenten – maar blijft nog steeds ongeveer twee keer zo hoog als in 2020 of eerder.

Het aantal incidenten met onhandelbare passagiers daalde vorig jaar met 15% tot 2.075, aangezien de FAA 7,5 miljoen dollar aan boetes oplegde, vergeleken met 2.455 gevallen en 8,4 miljoen dollar aan boetes in 2022.

De FAA zei vorig jaar dat het in 2023 39 onhandelbare passagiers naar de FBI heeft verwezen, waarmee het totaal van dergelijke verwijzingen voor gewelddadig en bedreigend gedrag in vliegtuigen sinds eind 2021 op meer dan 270 komt.

Bron: Reuters.com

Tijdelijke subsidieregeling Luchtvaart in Transitie

Tijdelijke subsidieregeling Luchtvaart in Transitie

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft de tijdelijke subsidieregeling Luchtvaart in Transitie (LiT) gepubliceerd. Het doel van deze nieuwe regeling is om vanuit de luchtvaart een bijdrage te leveren aan het terugdringen van de CO₂-uitstoot. Door onder meer het versnellen van innovaties voor toepassing van waterstof als energiedrager en het wegnemen van knelpunten zoals grote risicovolle schaalessprongen in de technologie.

Hiermee draagt het LiT-programma ook economisch bij aan het versterken van de positie van de Nederlandse luchtvaartsector in de transitie naar duurzame luchtvaart.

De Regeling LiT sluit aan bij deze doelstelling en is specifiek gericht op enerzijds het verder op orde brengen van de kennisbasis van de Nederlandse Luchtvaart sector na 2030; anderzijds is het gericht op het versterken van het innovatief vermogen van het MKB in het kader van de verduurzaming van de luchtvaart. Daarmee beoogt de regeling het versnellen van de realisatie van de doelstellingen rond verduurzaming van de luchtvaart zoals vastgelegd in de luchtvaartklimaatdoelstellingen voor 2030 en klimaatneutraal vliegen in 2050.

Deze regeling vervalt met ingang van 31 december 2027, met dien verstande dat zij van toepassing blijft op de voor die datum aangevraagde subsidies.

KIWA alsnog overstag

KIWA alsnog overstag

Op 8 januari 2024 berichtte Luchtvaartwetenschappen dat het Hof van Justitie van de Europese Unie in zaak T-233/22 heeft beslist dat de beperkende maatregelen tegen Rusland verbieden een Russisch staatsburger met een bewijs van bevoegdheid als privépiloot in principe niet om een vliegtuig te besturen in de Europese Unie.

Dit arrest was voor EASA de aanleiding om op 14 februari 2024 haar sanctie gerelateerde aanbevelingen voor de voor wat betreft de praktijk van het afgeven van vergunningen aan piloten met de Russische aan te passen. EASA deed dit door uitleg te geven aan het begrip 'controlled', hetgeen erop neerkomt dat dit gelezen moet worden in "economische" of "financiële" zin en niet in "technische" of "operationele" zin. EASA heeft op 8 maart 2024 op haar website aangegeven dat het opleiden, examineren en controleren van Russische burgers is toegestaan als dit wordt gedaan met het oog op het besturen van een niet-Russisch geregistreerd luchtvaartuig.

In Nederland liep op dat moment een vergelijkbare zaak bij de rechtbank Den Haag. Een in Rusland geboren privévliegster, die een jaren geleden de Belgische nationaliteit heeft verkregen en in Nederland een vliegopleiding heeft gevolgd, had bij KIWA een aanvraagformulier ingediend voor het bijschrijven van de bevoegdverklaring CB-IR.

KIWA, die had geweigerd om de aanvraag in behandeling te nemen, ging na de uitleg van EASA alsnog overstap en honoreerde nog voordat de rechtbank de zaak ter zitting bracht, de aanvraag van de Belgische pilote.

Het geven van vliegonderricht en het afnemen van vlieg examens van Russische burgers is dus toegestaan als dit gebeurt met het oog op het besturen van een niet-Russisch geregistreerd luchtvaartuig dat geen eigendom is van of gecharterd of anderszins wordt gecontroleerd door een Russische natuurlijke persoon of rechtspersoon, entiteit of lichaam.

Zaaknummer SGR 24 / 914 BESLU

**Hoe lang gaat een
luchtvaartuigmotor
operationeel en juridisch
mee?**

**Hoe lang gaat een
luchtvaartuigmotor
operationeel en juridisch
mee?**

Author: Prof. B. Patrick Honnebier, LL.M., LL.M. (advanced)*

* *Professor verantwoordelijk voor het unieke Full Semester vak*

International Aviation Financing and Leasing Law, University of Mississippi, LL.M. in Air and Space Law program; Of Counsel bij het advocatenkantoor Rep De Cuba in Aruba; medeoprichter van Rep Aviation Law Coöperatief U.A. in Nederland.

In de technische en juridische literatuur betreffende de internationale luchtvaartpraktijk wordt veel aandacht besteed aan het gebruik en de levensduur van vliegtuigen. Op internationaal niveau wordt een juridische definitie van een 'luchtvaartuig' [\[1\]](#), formeel echter alleen gegeven in het 'Protocol bij het 'Verdrag inzake internationale zakelijke rechten op mobiel materieel betreffende voor luchtvaartuig materieel specifieke aangelegenheden' (samen de 'Kaapstadverdragen', 2001). Hieronder worden het protocol en verdrag nader besproken, althans voor zover ze voor de onderhavige bijdrage relevant zijn. De Kaapstadverdragen definiëren een luchtvaartuig, zoals dat weer in een ander verdrag wordt omschreven, als het 'luchtvaartuigcasco' (hierna 'casco') met daarop apart aangebrachte 'luchtvaartuigmotoren' (hierna 'motoren').

De bovengenoemde literatuur lijkt zich echter niet zozeer te concentreren op afzonderlijke motoren. Dit gebrek aan aandacht is verrassend, aangezien motoren heden een essentiële rol spelen in de mondiale luchtvaartpraktijk. Bijvoorbeeld zonder moderne en veilige motoren kan een vliegtuig niet de benodigde snelheid en hoogte bereiken.

Daarnaast kan de prijs van een motor oplopen van \$ 50.000 tot \$ 50 miljoen, afhankelijk van zijn grootte en technische vermogen. De aanschaf van motoren is dus bijzonder kostbaar! Daarom wordt in deze bijdrage aan de operationele en juridische levensduur van motoren nader aandacht besteed.

[Lees hier het artikel](#)

Museo Aeronautiko Curaçao

Museo Aeronautiko Curaçao

Op Curaçao staat een bijzonder luchtvaartmuseum: Aeronautiko Curaçao, dat gevestigd is in een bijgebouw achter in de tuin van luchtvaart enthousiast Cedric Bronswinkel, oprichter en beheerder van dit museum.





Cedric Bronswinkel toont zijn verzameling

[Lees hier het artikel](#)

De Jeugd Luchtvaart Brigade (JLB) op Curaçao

De Jeugd Luchtvaart Brigade

(JLB) op Curaçao

Ronald Schnitker in gesprek met Cedric Bronswinkel, waarnemend afdelingscommandant JLB

De JLB is opgericht in 1959 en is gevestigd in het vroegere personeelskantoor van de Antilliaanse Luchtvaart Maatschappij dicht bij het luchthavencomplex Hato.



[Lees hier het interview](#)

Windenergie: Duitse Bondsraad beslist in het voordeel van de luchtvaart

Windenergie: Duitse Bondsraad beslist in het voordeel van de luchtvaart

Auteur en foto: Ronald Schnitker

De Bondsraad* heeft in zijn vergadering van 17 mei 2024 besloten een wetsontwerp van de Freistaat Bayern tot wijziging van §14 van de Luftverkehrsgesetz (LuftVG) niet voor te leggen aan de Duitse Bondsdag.

§ 14 van de LuftVG heeft betrekking op het verlenen van een bouwvergunning voor de bouw van constructies die een hoogte van meer dan 100 meter boven het aardoppervlak overschrijden. Volgens de wet moeten luchtvaartautoriteiten uitdrukkelijk instemmen met een dergelijk project: (1) Außerhalb des Bauschutzbereichs darf die für die Erteilung einer Baugenehmigung zuständige Behörde die Errichtung von Bauwerken, die eine Höhe von 100 Metern über der Erdoberfläche überschreiten, nur mit Zustimmung der Luftfahrtbehörden genehmigen.

Bovendien moeten dergelijke luchtvaartbelemmeringen worden geregistreerd op de luchtvaartkaarten en de AIP.

De Freistaat Bayern wilde echter met de wetswijziging de beslissing over de bouw van windturbines in handen te geven van de milieuautoriteiten van de deelstaten. Volgens het wetsontwerp van de Freistaat Bayern zouden de luchtvaartautoriteiten slechts een adviserende functie hebben gehad, terwijl de milieuautoriteiten moeten afwegen of het belang van het gebruik van hernieuwbare energiebronnen of dat van de veiligheid van de luchtvaart prevaleert, en mogelijke beperkingen kunnen worden opgelost door redelijke aanpassingen van het civiele en militaire luchtverkeer.

Met de verwerping van het wetsvoorstel blijven de luchtvaartautoriteiten van de deelstaten dus inspraak houden

in goedkeuringen voor de bouw van windturbines als ze de veiligheid van het civiele of militaire luchtverkeer beperken.

**De Bondsraad is de vertegenwoordiging van de zestien Duitse deelstaten in het Duitse politieke stelsel. Samen met de Bondsdag vormt ze het Duitse parlement. Via de Bondsraad nemen de deelstaten deel aan het wetgevend proces.*

Bron: DAeC – juni 2024