

# EASA start openbare raadpleging over voorstellen over luchtwaardigheid en certificering van drones

Bron: EASA Newsroom | 04 sep 2024

## EASA start openbare raadpleging over voorstellen over luchtwaardigheid en certificering van drones

Het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) heeft [Notice of Proposed Amendment \(NPA\) 2024-06 gepubliceerd](#) om belanghebbenden en burgers in de luchtvaart te raadplegen over ontwerpvoorstellen voor de initiële en permanente luchtwaardigheid van gecertificeerde onbemande luchtvaartuigsystemen (UAS).

Het EASA stelt wijzigingen voor van de bestaande aanvaardbare middelen voor naleving en richtsnoeren (AMC en GM) van de UAS-verordeningen en deel 21, evenals nieuwe AMC en GM van de onlangs gepubliceerde Verordeningen [\(EU\) 2024/1107](#) en [\(EU\) 2024/1109](#), die waren gebaseerd op [EASA-advies nr. 03/2023](#).

De ontwerpvoorstellen hebben tot doel:

- zorgen voor een hoog en uniform veiligheidsniveau voor UAS die aan certificering onderworpen zijn en in de categorie “specifiek” worden geëxploiteerd;
- richtsnoeren verstrekken aan de bevoegde autoriteiten

van de EU-lidstaten voor de toepassing van de UAS-verordeningen;

- ondersteuning van de uitvoering van het nieuwe regelgevingskader dat van toepassing is op UAS;
- de betrokken belanghebbenden helpen de specifieke kenmerken van het nieuwe regelgevingskader te begrijpen; en
- de nieuwigheden van UAS in vergelijking met de bemande luchtvaart aan te pakken.

De Verordeningen (EU) 2024/1107 en (EU) 2024/1109 werden in mei uitgevaardigd na de publicatie van EASA-advies nr. 03/2023 in augustus 2023. Advies nr. 03/2023 bevatte regelgevingsmateriaal voor de luchtwaardigheid en certificering van UAS, met inbegrip van verticale start- en landingsvliegtuigen (VTOL-vliegtuigen) en luchttaxi's. In januari [2024 werd de gerelateerde NPA 2024-01](#) met het ontwerp AMC & GM over VTOL-capabele vliegtuigen gepubliceerd. Deze NPA is een extra stap van deze regelgevende taak (RMT.0230), die zal worden afgesloten met de publicatie van de definitieve AMC & GM onder de respectievelijke Executive Director Decisions.

---

# **EASA actualiseert veiligheidsinformatiebulletin over navigatiesatellietsysteem**

# EASA actualiseert veiligheidsinformatiebulletin over navigatiesatellietsysteem

*Het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) heeft het [veiligheidsinformatiebulletin \(SIB\) over “Storingen en wijzigingen van het Global Navigation Satellite System \(GNSS\) die leiden tot verslechtering van communicatie / navigatie / bewaking” bijgewerkt.](#)*

De tweede herziening van deze SIB werd gepubliceerd om operators te waarschuwen voor interferentie met navigatiesystemen veroorzaakt door spoofing en jamming van signalen, met name in de buurt van conflictgebieden. ‘Jamming’ blokkeert een signaal, terwijl ‘spoofing’ valse informatie naar de ontvanger aan boord van het vliegtuig stuurt. Door zich bewust te zijn van deze mogelijke problemen, kunnen piloten andere vormen van navigatiehulpmiddelen gebruiken als ze problemen ondervinden en zo de risico’s beperken.

Deze publicatie (**SIB 2022-02R3**) is de derde update en weerspiegelt de nieuwste analyse en recente fenomenen, zoals gevallen van piloten die hebben gereageerd op valse waarschuwingen voor terreinbewustzijn en waarschuwingssysteem pull-up (TAWS PU), wat resulteert in ongecoördineerde beklimmingen met hoge snelheid. SIB 2022-02R3 maakt ook duidelijk dat spoofing riskanter is voor luchtoperaties dan jamming. Spoofing is moeilijker te detecteren en kan meerdere systemen beïnvloeden, wat leidt tot een cumulatief effect als meerdere systemen worden beïnvloed. De SIB actualiseert de aanbevelingen aan de verschillende actoren in die volgorde.

Ten slotte is de informatie over het getroffen luchtruim

verplaatst van de SIB naar een [speciale webpagina over GNSS storingen en wijzigingen](#). Dit kan gemakkelijker en sneller worden bijgewerkt als er nieuwe informatie beschikbaar komt.

[Bron: EASA Newsroom, 5 juli 2024](#)

---

## **EASA publiceert Annual Safety Review 2024**

## **EASA publiceert Annual Safety Review 2024**

De [jaarlijkse veiligheidsevaluatie \(ASR\) 2024](#) van het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) staat nu online. In de editie van 2024 wordt gekeken naar de veiligheidsprestaties van het Europese luchtvaartstelsel in 2023. Deze, en andere analyses die door het EASA in samenwerking met de nationale luchtvaartautoriteiten (NAA's) en de industrie worden uitgevoerd, worden gebruikt ter ondersteuning van het proces van veiligheidsrisicobeheer (SRM) dat de besluitvorming in het [Europees Plan voor de veiligheid van de luchtvaart \(EPAS\) aanstuurt](#). Daarom wordt, wanneer risico's worden geïdentificeerd, verdere analyse uitgevoerd en indien nodig worden risicobeperkende maatregelen opgenomen in de EPAS.

Dit jaar is er een nieuw hoofdstuk dat specifiek kijkt naar de veiligheidsprestaties van onbemande vliegtuigsystemen (UAS) / drones.

In 2023 bereikte het verkeer 95 % van het niveau van 2019, pre COVID niveau. In 2023 werden in totaal 2,3 miljard passagiers verwelkomd op de Europese luchthavens. Het passagiersverkeer in het Europese luchthavennetwerk is met 19 % gestegen ten opzichte van het voorgaande jaar.

Wereldwijd zijn er de afgelopen jaren jaarlijks ongeveer 10 dodelijke ongevallen gebeurd (tussen 2020-2022); In 2023 daalde dit naar twee dodelijke ongevallen. Bij deze twee ongevallen vielen 77 dodelijke slachtoffers, een daling ten opzichte van 2022. Het is het op een na laagste aantal dodelijke slachtoffers in het decennium, dicht bij het laagste recordaantal in 2017 (66 dodelijke slachtoffers).

In 2023 waren er 7,3 miljoen veilige vluchten in Europa zonder dodelijke ongevallen, waarbij een Europese operator betrokken was, zowel voor complexe als niet-complexe vliegtuigen. Hoewel dit duidelijk positief nieuws is, werd dit resultaat alleen bereikt door de hele industrie die zich richtte op veiligheid als prioriteit. Er is volgens EASA geen ruimte voor zelfgenoegzaamheid op het gebied van luchtvaartveiligheid.

[Bron: EASA Newsroom](#)

---

**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?

---

**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 mondk masker mandaten – waaronder 4,290 mondk masker 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

---

**Bezorgdheid over strafrechtelijk onderzoek naar oorzaak incident met Boeing 737 Max 9**

**Bezorgdheid over strafrechtelijk onderzoek naar oorzaak incident met**

# Boeing 737 Max 9

*Bron: Bloomberg.com*

Het Amerikaanse Justice Department is een strafrechtelijk onderzoek gestart naar het ongeval in de lucht op 5 januari waarbij de bijna nieuwe 737 Max van Alaska Airlines betrokken was, waarover Luchtvaartwetenschappen eerder berichtte.

Een punt van zorg over het strafrechtelijk onderzoek bij instanties als IATA en NTSB is dat werknemers die door de Amerikaanse Justitie worden benaderd, advocaten zullen inhuren en een beroep zullen doen op hun rechten om zelfbeschuldiging te voorkomen, waardoor het werk van veiligheidsonderzoekers wordt vertraagd.

In een interview met de Amerikaanse nieuwssite Bloomberg hekelde IATA-hoofd Walsh dit justitieel onderzoek wat hij "de criminalisering van vliegtuigongevallen" noemde. Volgens Walsh ontstaat daardoor het risico dat een veiligheidscultuur, waarin tekortkomingen vrijelijk worden gemeld, wordt ondermijnd. Hij zei dat dergelijke stappen niet in het belang zijn van de veiligheid, het reizende publiek of de luchtvaartindustrie in het algemeen.

Regelgevers op het gebied van luchtveiligheid werken al jaren samen met luchtvaartmaatschappijen, piloten en vliegtuigbouwers om openheid bij het onderzoeken van vliegtuigongevallen aan te moedigen. Het gebruik van zelfrapportagetools om fouten op te sporen en aan te pakken, heeft bijgedragen tot een daling van het aantal ongevallen en sterfgevallen als gevolg van vliegreizen.

Het onderzoek ". . . dreigt mensen terug te duwen naar een periode waarin we niet zo'n open cultuur hadden op het gebied van rapportage", zei het IATA-hoofd. "Voor mij is het een stap achteruit, iets waar we ons sterk tegen moeten verzetten."

Ook Jennifer Homendy, voorzitter van de Amerikaanse National Transportation Safety Board, vindt dat het Justitie-onderzoek aanleiding geeft tot bezorgdheid "wanneer werknemers en

anderen zich niet veilig voelen om met ons te praten". Volgens Homendy, zorgen anonieme rapportages ervoor dat "risico's proactief worden aangepakt en werknemers worden aangemoedigd om zich uit te spreken".

---

## **Een 'wake-up call' voor Boeing**

## **Een 'wake-up call' voor Boeing**

Terwijl de iconische vliegtuigfabrikant probeert de rampzalige uitbarsting van Alaska Airlines vorige maand goed te maken, wordt het steeds duidelijker dat de problemen veel dieper gaan dan losse schroeven en een uitgeblazen deurplug.

Boeing is een voorbeeld van tientallen jaren waarin de Amerikaanse bedrijfsfilosofie de verkeerde kant op is gegaan. In plaats van veiligere, perfectere producten te bouwen, richten bedrijven zich op het tevredenstellen van aandeelhouders – en Boeing is slechts het topje van de ijsberg.

## **Boeing is a wake-up call**

**America's businesses gambled that 'greed**

**is good.'**

**Now they're losing that bet, big time.**

*Author: Linette Lopez*

f only Boeing's problems were just about a nightmare flight – a screw loose, a blown-out door plug, and 177 people who will probably need therapy for the rest of their lives. But as the iconic American plane manufacturer tries to make amends for the disastrous Alaska Airlines flight in January, it's become clear that Boeing's problems run far deeper. They expose decades of American corporate philosophy gone awry.

Boeing is a quintessential example of America's rotting business culture over the past 40 years. The company relentlessly disgorged cash to shareholders when it could've spent it on building a better (and safer) product. Investments that could've benefited employees, communities, and other corporate stakeholders were often sacrificed at the altar of efficiency and free cash flow. Boeing focused on pleasing Wall Street because that's how American executives believe companies should operate.

[Lees hier het artikel in het Engels 'Boeing is a wake-up call' door Linette Lopez](#)

---

**Boeing 737 Max-9 van Alaska Airlines verliest nooddeur**

# Boeing 737 Max-9 van Alaska Airlines verliest nooddeur

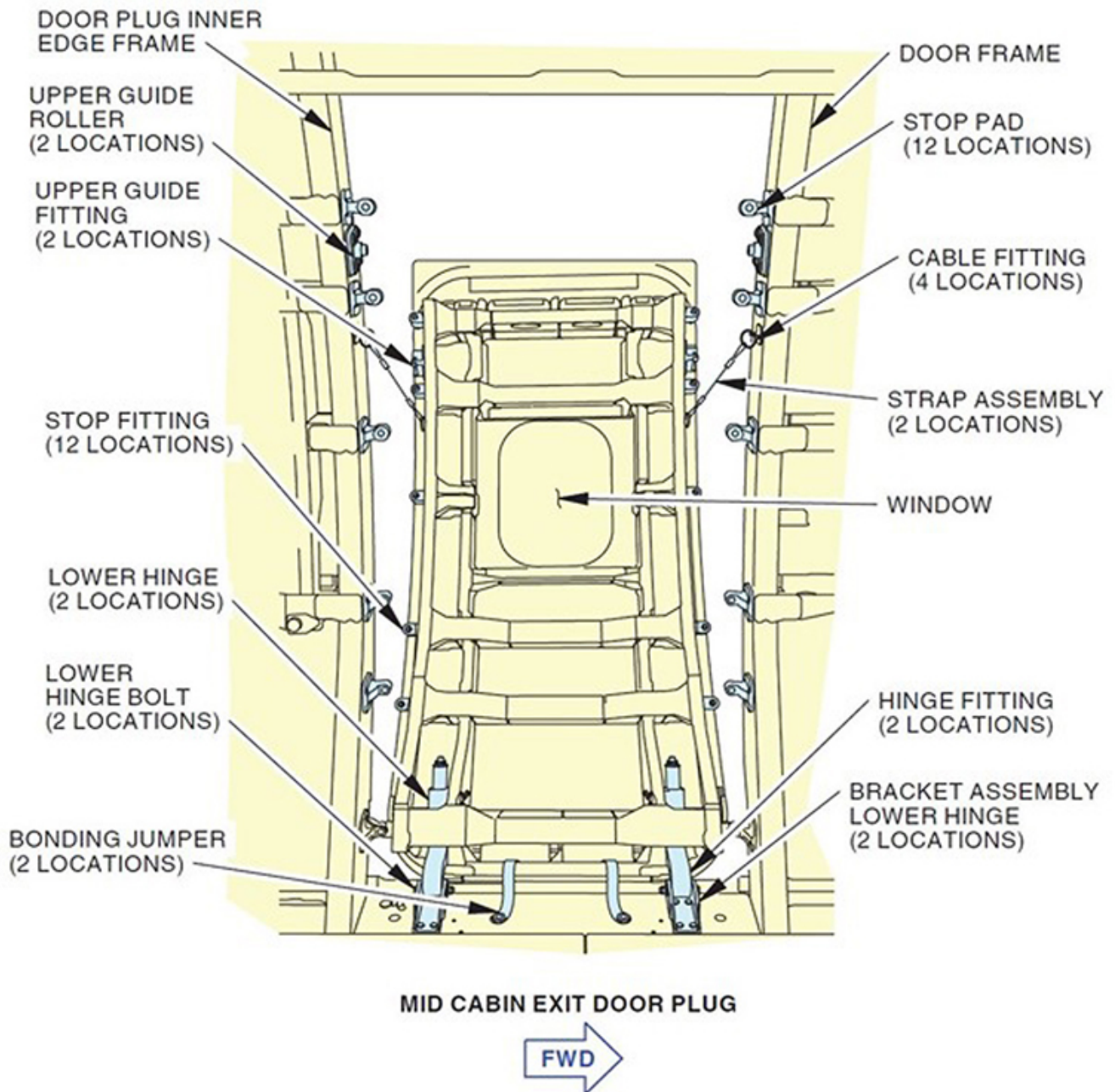
Op vrijdag 5 januari verloor een Boeing 737 MAX 9 van tijdens de vlucht op 5 kilometer hoogte een inactieve nooddeur (een plug), samen met een stuk wandpaneel. Het toestel met 171 passagiers en zes bemanningsleden aan boord was onderweg van de luchthaven van Portland, Oregon, in het noordwesten van de Verenigde Staten, naar Ontario in de staat Californië. Het toestel had 171 passagiers en zes bemanningsleden aan boord. Niemand raakte gewond bij het incident.

De Boeing 737 MAX 9 maakte een noodlanding op 'Portland International Airport'. De nooddeur werd enkele dagen later teruggevonden in een achtertuin.

Het 27 kilogram zware paneel is een zogenaamde plug die de plaats van de nooduitgang inneemt. Op de Max 9 is er achter de vleugel namelijk ruimte voor een (extra) nooduitgang. Die wordt voorzien voor luchtvaartmaatschappijen die hun toestel van een hoge stoelcapaciteit willen voorzien. Alaska Airlines maakt daar geen gebruik van, waardoor de ruimte van de nooduitgang ontoegankelijk gemaakt wordt. In de cabine is niets te zien van de deurplug. Het toestel was nog maar twee maanden oud.

## Waarschuwingslampjes

Uit het eerste onderzoek blijkt dat bij enkele vluchten voor het incident een waarschuwingslampje ging branden. Op 7 december 2023, 3 januari en 4 januari 2024 waarschuwde het toestel al voor problemen met de cabinedruk. Als gevolg daarvan besloot Alaska Airlines het toestel niet meer in te zetten op vluchten naar Hawaï, aangezien de Boeing zich op die route ver weg van uitwijkvluchthavens bevindt. Het is nog niet duidelijk of er een verband is tussen de waarschuwingen en het recente incident.



## Inspectie

Als gevolg van het incident heeft de Amerikaanse luchtvaartautoriteit FAA de inspectie bevolen van 171 Boeing 737 Max 9-toestellen. Tot dan mogen de in de VS geregistreerde toestellen niet worden gebruikt. Europese luchtvaartmaatschappijen worden niet getroffen door de beslissing van de Amerikanen. Zij kunnen gewoon verder blijven vliegen. Dat betekent niet dat er in Europa helemaal geen toestellen van het type 737 Max 9 rondvliegen, maar vele

Europese toestellen zijn anders gebouwd en maken gebruik van een nooduitgang in plaats van de plug.

Het gaat om de grootste ingreep voor de Boeing 737 Max sinds toestellen van dat type na twee vliegtuigcrashes wereldwijd lange tijd uit de luchtruimen werden geweerd.

## **In de schijnwerpers**

Het incident met de nooddeur is de laatste in een reeks kwaliteitsproblemen bij Boeing. In 2018 en 2019 vonden fatale ongevallen plaats met de Boeing 737 Max, waarbij in totaal 346 mensen om het leven kwamen. De FAA hield bijna twee jaar lang honderden vliegtuigen van dit type aan de grond. Boeing moest eerst technische aanpassingen doorvoeren. De kwestie kostte het concern vele miljarden dollars.

Ook bestaan er zorgen over de wijze waarop Boeing zijn vliegtuigen samenstelt. Boeing besteedt, overigens net als veel andere vliegtuigfabrikanten, steeds meer van de componenten uit die in zijn complexe vliegtuigen werden gebruikt. Al in 2001 presenteerde John Hart-Smith, een ingenieur op een intern technisch symposium een Witboek waarin hij zijn collega's waarschuwde voor de risico's van de strategie van het werken met onderaannemingen, vooral als Boeing te veel werk zou uitbesteden en niet voldoende kwaliteit en technische ondersteuning ter plaatse zou kunnen bieden aan zijn leveranciers.

Daarnaast wordt Boeing achtervolgd door problemen bij de assemblage van verschillende vliegtuigtypen. Bij een productiesnelheid van twee rompen per dag, zijn er 10 miljoen gaten die moeten worden gevuld met een combinatie van bouten, bevestigingsmiddelen en klinknagels. Boeing vicepresident Stan Deal, die in een memo aan alle werknemers reageerde op het Alaska Airlines incident, zei dat de uitgeblazen deurplug en de ontdekking van ontbrekende en losse bouten op andere vliegtuigen "*. . . duidelijk maken dat we niet zijn waar we moeten zijn*".

Na het incident met de Boeing 737 max van Alaska Airlines

zakte het beursaandeel van Boeing op maandag 8 januari opnieuw met 9 procent.

[Bron: dit artikel is mede gebaseerd op nieuwsfeiten in demorgen.be](#)

[Lees ook: Hart Smith – OUT-SOURCED PROFITS – THE CORNERSTONE OF SUCCESSFUL SUBCONTRACTING](#)