Herziening EAR for Unmanned Aircraft Systems

Herziening EAR for Unmanned Aircraft Systems

Het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) heeft een herziening (vanaf juli 2024) van de Easy Access Rules for Unmanned Aircraft Systems (Verordeningen (EU) 2019/947 en 2019/945) gepubliceerd.

Deze herziening omvat Gedelegeerde Verordening (EU) 2024/1108 van de Commissie en Uitvoeringsverordening (EU) 2024/1110 van de Commissie om de initiële en permanente luchtwaardigheid van UAS die in de specifieke categorie worden geëxploiteerd, aan te pakken.

De EAR voor onbemande luchtvaartuig systemen kunnen gratis worden gedownload op de EASA-website:

Download op de EASA-website

EASA ondersteunt de opschaling van duurzame luchtvaartbrandstoffen

EASA ondersteunt de opschaling van duurzame luchtvaartbrandstoffen

EASA ondersteunt de opschaling van duurzame vliegtuigbrandstoffen (SAF), via het nu operationele EU SAF Clearing House, als een cruciale stap voorwaarts in het verminderen van luchtvaartemissies. De missie van het EU SAF Clearing House is om zoveel mogelijk barrières weg te nemen ter ondersteuning van de EU- en internationale inzet van SAF's en de goedkeuring van nieuwe SAF-routes.

Snelle acceptatie van SAF wordt gezien als de snelste manier om de ecologische voetafdruk van de luchtvaart te verbeteren, maar om dit te laten gebeuren is het essentieel dat er meer SAF beschikbaar is voor gebruik en dat de voorraad voldoet aan de strenge eisen voor toepassing in de luchtvaart.

Het SAF-clearinghouse van de EU fungeert als een one-stop-shop voor brandstofproducenten om hen alles te bieden wat nodig is voor een efficiënte ASTM D4054-standaardevaluatie, de standaard waartegen nieuwe SAF-routes worden geëvalueerd, inclusief "pre screening", gedeeltelijke financiering voor testen en het schrijven van rapporten.

Volgens EASA zal de vraag naar SAF zal steeds meer toenemen om te voldoen aan de doelen die in de ReFuelEU-verordening voor de luchtvaart zijn opgenomen. Via het SAF-clearinghouse van de EU wil EASA ervoor zorgen dat de brandstofindustrie de steun krijgt die nodig is om SAF voor de luchtvaart te ontwikkelen, zodat hun innovatie-inspanningen niet tevergeefs zijn en er meer SAF op de markt wordt gebracht.

Zie ook een infographic overzicht van de diensten van het EU SAF Clearing House.

Bron: EASA Newsroom, 9 juli 2024

Bron: EASA Newsroom, 9 juli 2024

Landende luchtballon leidt tot financiële strop voor schapenfokker

Landende luchtballon leidt tot financiële strop voor schapenfokker

Een ballonvaarder moet schadevergoeding betalen aan schapenboer, wegens onrechtmatige daad.

In het kort: de ballonvaart was op 28 september 2021. De ballonvaarder is laag over weiland met schapen gevaren en in aangrenzend weiland geland. Een groot deel van de zwangere dieren krijgt van de stress een miskraam. De boer claimt schade, maar volgens het ballonbedrijf kan er niets worden bewezen. Ruim tweeënhalf jaar later stonden zij in de rechtbank van Rotterdam tegenover de kantonrechter. Volgens het ballonvaartbedrijf was er niet zoveel aan de hand. De passagiers in het mandje verklaarden ‘dat zij geen onrust onder schapen hebben gezien’.

Daar dacht de rechter anders over:
“De piloot heeft zelf tijdens de eerste zitting verklaard dat

aan die verklaringen niet veel waarde kan worden gehecht. Dat komt doordat de passagiers met het oog op hun veiligheid met de rug naar de landingsplek moeten gaan staan, en omdat zij waarschijnlijk niet goed hebben opgelet, door de euforie.”

De Kantonrechter heeft in zijn uitspraak van 14 juni 2024 de geëiste schadevergoeding gedeeltelijk toegewezen.

Zaaknummer: 9802246 CV EXPL 22-10961. Zie voor het vonnis de link

---

Betekent het opgeven van een vertraagde vlucht dat geen compensatie hoeft te worden uitgekeerd?

Betekent het opgeven van een vertraagde vlucht dat geen compensatie hoeft te worden uitgekeerd?

Door: Ronald Schnitker

Sinds het baanbrekende arrest van het Hof van Justitie in 2009 in zaak C-402/07, Sturgeon, is het algemeen aanvaard dat wanneer het gaat om het recht op compensatie van een luchtvaartmaatschappij op grond van de verordening betreffende

de rechten van vliegtuigpassagiers, een vluchtvertraging van meer dan drie uur de passagier in dezelfde positie brengt als wanneer de vlucht was geannuleerd. Maar in 2024 oordeelde het Hof van Justitie in C-474/22, Laudamotion GmbH tegen flightright GmbH, dat dat er enigszins andere rechten en plichten verbonden zijn aan vluchtvertraging dan aan annulering van vluchten.

De zaak C-54/23 Laudamotion en Ryanair heeft betrekking op een geschil tussen een luchtpassagier en Laudamotion GmbH en Ryanair DAC over de weigering van deze twee luchtvaartmaatschappijen om de passagier te compenseren voor een vertraging bij aankomst van een vlucht waarvoor hij had geboekt.
De passagier boekte een retourvlucht bij Ryanair van Düsseldorf (Duitsland) naar Palma de Mallorca (Spanje), gepland voor 31 oktober 2019. Nadat deze passagier door Laudamotion, de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, had vernomen dat het vertrek van de heenvlucht (hierna de "oorspronkelijke vlucht") met zes uur zou worden vertraagd, heeft deze passagier een vervangende vlucht geboekt om een zakelijke afspraak in Palma de Mallorca na te komen.
Dankzij deze alternatieve vlucht is hij uiteindelijk minder dan drie uur later dan de geplande aankomsttijd van de oorspronkelijke vlucht op zijn bestemming aangekomen, waarbij drie uur of meer na de geplande aankomsttijd het minimum is om een forfaitair tarief aan te vragen
De passagier, die verklaarde dat hij op tijd had ingecheckt voor de oorspronkelijke vlucht, vorderde van Laudamotion een schadevergoeding van 250 EUR op grond van Verordening 261/2004.
De Duitse rechtbank die de zaak behandelde, boog zich over de vraag of een passagier op een vlucht met een vertraging van ten minste drie uur moet verschijnen bij het inchecken. In geval van annulering van een vlucht stelt artikel 3, lid 2, onder a), van Verordening (EG) nr. 261/2004 de passagier uitdrukkelijk vrij van deze verplichting. Het Duitse hof van

beroep oordeelde dat dezelfde regel van toepassing was op passagiers op vertraagde vluchten: een passagier die ten minste drie uur voor vertrek op de hoogte werd gesteld van een vertraging, kon aanspraak maken op de compensatie waarin de artikelen 5 en 7 van de verordening voorzagen, zelfs als ze niet op de luchthaven waren verschenen.
Tegen deze uitspraak is beroep ingesteld bij het Bundesgerichtshof, de hoogste federale rechter in burgerlijke zaken in Duitsland) dat er twijfels waren gerezen omdat de passagier niet uiterlijk 45 minuten voor de aangekondigde vertrektijd bij het inchecken was verschenen, in strijd met de uitdrukkelijke vereisten van Verordening 261/2004. Derhalve heeft het Bundesgerichtshof het Europese Hof van Justitie verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vragen:
1) Is voor het ontstaan van het in de artikelen 5 tot en met 7 van verordening [nr. 261/2004] bedoelde recht op compensatie wegens de vertraging van een vlucht met meer dan drie uur na de geplande aankomsttijd vereist dat de passagier zich overeenkomstig artikel 3, lid 2, onder a), van de verordening op de door de luchtvaartmaatschappij, de touroperator of een erkend reisbureau aangegeven tijd, doch uiterlijk 45 minuten voor de gepubliceerde vertrektijd bij de incheckbalie meldt, of geldt dit vereiste niet in het geval van een langdurige vertraging in vorenbedoelde zin, net zoals het geval van annulering van de vlucht?
2) Indien het ontstaan van een langdurige vertraging in vorenbedoelde zin niet als zodanig meebrengt dat de verplichting om zich bij de incheckbalie te melden komt te vervallen, vervalt deze verplichting dan wel wanneer de passagier beschikte over voldoende zekere aanwijzingen dat de vlucht pas zou aankomen met een langdurige vertraging in vorenbedoelde zin?
Het Hof van Justitie oordeelde dat de verordening nr. 261/2004 “aldus moet worden uitgelegd dat om in aanmerking te komen voor de in artikel 5, lid 1, en artikel 7, lid 1, […] In geval van langdurige vertraging van een vlucht, d.w.z. een

vertraging van drie uur of meer na de oorspronkelijk door de luchtvaartmaatschappij geplande aankomsttijd, moet een luchtreiziger zich tijdig bij het inchecken hebben gemeld of, indien hij al online heeft ingecheckt, zich tijdig op de luchthaven hebben gemeld bij een vertegenwoordiger van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert.”
Het recht van passagiers op compensatie in geval van langdurige vertraging van de vlucht is dus in de eerste plaats bedoeld is om de schade te vergoeden die verband houdt met de verloren tijd. Een passagier die op de hoogte is van de vertraging en dus besluit om de vlucht vrijwillig op te geven, vermijdt dergelijke schade en heeft daarom geen recht op compensatie voor de vertraging van een vlucht die hij nooit heeft genomen. Passagiers die compensatie vorderen voor een vluchtvertraging zullen daarom eerst moeten bewijzen dat zij de vlucht daadwerkelijk hebben genomen, of op zijn minst bereid waren dit te doen.

Link naar het Arrest

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 luchtvaartsysteem 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

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 redenatie: 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 kapten 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 eVOL luchttaxidienst te exploiteren

Archer Aviation krijgt groen licht om een eVOL 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