

## **Concept Regeling Veiligheid Annex 1**

Per artikel wil ik graag een aantal zaken aangeven:

### **Artikel 1:**

Def Algemene luchtvaart, wordt max van 5700 kg aangegeven, wat als daarboven, er zijn nogal wat vliegtuigen zwaarder die daar ook onder vallen, Cat, DC3, Citation ??, Dornier ??  
Is het niet beter om dit weg te laten en te blijven bij Annex 1 ??

Komen alleen maar ter sprake bij BvL inspectie artikel 18 en 19

Makkelijker om geen onderscheid te maken, EASA is het wel van belang hier niet volgens mij

Geaccepteerd type luchtvaarttuig: Aantal vliegtuigen die vallen onder die definitie worden niet geaccepteerd Historisch uit buitenland wordt in sommige gevallen niet geaccepteerd

Luchtwerk; Definitie, wat zijn speciale diensten, moet dit niet duidelijker worden beschreven.

Niet commercieel vervoer: ook kosten van verzekering en stalling bij vermelden

NRME Nationaal Register Mobiel Erfgoed opnemen in definitie lijst, daar waar in uitwerking deze gebruikt kan worden

Replica; wat is het verschil tussen een replica en een gerestaureerd vliegtuig

Waarom staat de EU niet bij verdragsland

### **Artikel 2**

Deze regeling nvt op YAK 52

Deze worden wel nationaal bediend

2) als ik wel een AOC heb met een S-BvL wat volgens mij mogelijk is

### **Artikel 6**

Voor S-BvL wordt 6d erg lastig c.q onmogelijk en welke afwijkingen worden hier bedoeld.

### **Artikel 11**

Hier moeten we denk ik het NRME benoemen, daarmee wordt het duidelijk wie onder welke status valt en wordt door Min OCW erkend en is onafhankelijk.

Volgens mij krijgt L-59 een S-BvL en dat is militair ontwerp ??

Heel goed maar waarom hier uitsluiten ??

Hunter is ook militair ontwerp met G registratie in NL ??  
Zijn we gelukkig mee en willen we zo houden maar dan hier niet uitsluiten  
Het is mij niet helemaal helder waarom deze straalvliegtuigen wel in NL mogen vliegen, zij hebben een buitenlands S-BvL volgens mij. Ben hier niet zeker

### **Artikel 12**

Voor S-BvL zijn niet altijd alle bescheiden voorhanden uit artikel 6  
Toevoegen daar waar mogelijk

### **Artikel 23**

Meeste historische luchtvaartuigen kennen geen geluidseisen  
Ik zou in de RHL opnemen dat alles in NRME vrijgesteld is van geluidsbeperkingen

### **Artikel 24**

TYPO denk 8 a)  
c) is wat weggefallen, ik begrijp het niet??

### **Artikel 25**

De aanvraag voor...  
Wijziging individuele goedkeuring??

3) wanneer melden en wanneer aanvragen??  
Ik haal het er niet uit wellicht mijn onkunde

### **Artikel 32**

Zijn er hier wijzigingen t.o.v. oude regeling?

### **Artikel 38**

3) genoemde gewicht anders dan in BR part ML ??  
Dus Historisch kan onderhoud doen conform part ML, is dat equivalent aan art 17 ??

### **Artikel 49**

1) 2) Hier moeten we echt iets aan gaan doen.

Gebruik hier de standaard VFR criteria  
Een Cessna met ICAO BvL kan historisch zijn.  
De een heeft hogere limieten dan de ander ??

Een Historisch vliegtuig met N registratie moet gewoon VFR criteria vliegen terwijl een historisch PH vliegtuig dat niet hoeft.

Een Historisch vliegtuig onder AOC heeft andere VFR criteria dan onder niet commercieel vervoer ? Hier moeten we echt van af.

5) CDA geneuzel dit soort onzin moet gewoon weg

Meeste shows zijn in weekend, Hunter met G registratie mag dan wel vliegen.....

Ze moeten zich houden aan de VFR criteria zou het daar bij laten.

Via andere wettelijke gremia is hier al rekening mee gehouden

### **Artikel 50**

- 2) is dat QM van knvvf ?? of NFHL, staat wel benoemd in Toelichting
- 3) "beschrijf tekst als art 47 sub 3"
- 3) Vaste tekst hanteren net als bij MLA alleen voor vliegtuigen met s-BvL is deze tekst relevant vliegtuigen (Historisch) met ICAO BvL hoeven deze informatie aanvulling niet. ICAO is immers internationaal geaccepteerd veilig.
- 5) Betaalde vervoerskosten kunnen na eventueel afgelasten van een vlucht gestorneerd worden exclusief de donateur/sponsor gift.
- 6) middels diverse media moet het mogelijk zijn om sponsor cq donateur vluchten te verkopen om zo de zichtbaarheid van het mobiel erfgoed onder de mensen te brengen. Eventueel gebruik maken van online platformen van meevliegen voor kosten deling

### **Artikel 51**

- a) Dit is toch een BvL waarom zo opschrijven ...

Ik mis hier de generieke toestemming aan vliegtuigen met S-BvL uit de UK !!

Deze mogen hier voor zover ik weet altijd komen en blijven ?

Waar kan ik dat vinden?.

Ik wil hier graag benadrukken dat we toe moeten naar de UK **General Exemption E 4602** moeten kijken om die in NL over te nemen. De huidige argumentatie om dit niet te doen is wat mij betreft ontoereikend. Ook voor andere domeinen zou dit gewenst zijn.

Het hele gedoe rondom Normenkader zou daarmee vervallen, een zegen....

Kan ILT handhaven op luchtwaardigheid ipv administratie.

We moeten af van het gesoebat met ILT wel en niet, het iedere keer afhankelijk zijn van stemming betreffende inspecteur is onwenselijk.

Zoals het nu is opgeschreven ken ik eigenlijk geen vliegtuigen die gebruik kunnen maken van de nu opgestelde regeling.D

Het moet historisch zijn, onder de 5300 kg, Type met ICAO BvL (Orphan dan wel)

Ik wil best meewerken om een werkbare regeling te maken maar zo is het niet werkbaar,  
Een gesprek met DGB, ILT en ondergetekende lijkt me goed.

#### Algemene opmerkingen

Kan een vliegtuig met S- BvL op een AOC gezet worden, ik zie die mogelijkheid niet terug  
komen ? het werd wel aanbevolen voor de Catalina destijds

Wat betreft vervoer van sponsors en donateurs is het wenselijk om duidelijke kaders af te  
spreken aangaande reclame maken, net als museum moeten we duidelijk maken aan NL wat  
voor erfgoed er is en dat ze als sponsor mee kunnen vliegen, dit zonder grijze gebieden.