



AIRCRAFT OWNERS & PILOTS ASSOCIATION
Netherlands

E-Nieuwsbrief

Vrijdag 12 augustus 2011, contactadres secretary@aopa.nl

Beste vliegers,

Zoals gebruikelijk komt in de vakantiemaand augustus ons magazine Pilots and Planes niet uit, de eerstvolgende uitgave kan je medio september tegemoet zien.

Wij sturen met deze E-Nieuwsbrief de volgende informatie weer door:

Luchtruimschendingen
Vlieg instructie in Europa of Amerika
KNMI biedt meer dan alleen Aviationweather.nl
Oproep ledenraadpleging over VFR Night en EASA CAMO
EASA CAMO for owners and pilot
Vliegplan filen nut of noodzaak?
Waarom geen gyrocopter als fying car?
IAOPA Europe e-news van 1 augustus
Brandstoffen voor de GA

Luchtruimschendingen

We hebben het hier al vaker in de E-Nieuwsbrief over geschreven, infringements. Onze grote aandacht voor vliegveiligheid blijft een terugkerend onderwerp. Even wat getallen: in 2010 werden door LVNL 319 infringements gerapporteerd, dat is er bijna één per dag. Daarbij waren er 5 ernstige incidenten bij Schiphol die tot ingrijpen in het IFR verkeer leidden. De meeste schendingen vinden in het luchtruim van Amsterdam en Beek plaats. Elke schending wordt door IVW onderzocht, de vliegtuigeigenaar krijgt een vragenlijst om de oorzaak op te sporen. Er volgen nog geen sancties als de betrokken vlieger geen belangstelling toont voor zijn potentieel gevaarlijke gedrag. Er moet wel lering uit worden getrokken, dus wij zullen jullie door middel van de analyses van IVW op de hoogte houden over de redenen waarom schendingen ontstaan zijn en hoe ze vermeden kunnen worden. Als je zelf een luchtruimschending veroorzaakt, maak daar dan ook een VMS melding bij je club van, want daar komen de leerpunten vandaan die ons vliegen alert en veilig houden. Je weet dat op meldingen in het VMS geen sancties volgen.

De meest voorkomende oorzaken zijn:

- slechte navigatievoorbereiding,
- geen Notams gelezen, geen courante vliegkaart gebruikt,
- afleiding tijdens de vlucht,
- vertrouwen op GPS die niet de juiste actuele kaart-update had,
- slecht weer

Los daarvan wordt de complexiteit van het luchtruim met name in Limburg als probleem genoemd. Dus wees gewaarschuwd.

Wat doen we eraan?

We zijn in de ontwikkeling van de Luchtruimvisie samen met DGLM bezig om de indeling logisch te maken, met name bij de landsgrenzen (Limburg) valt hier een wereld te winnen. Daarbij blijven we alert dat we ruimte voor VFR-verkeer behouden. Je begrijpt dat dit soms moeilijk is omdat groeiend IFR-verkeer meer ruimte vraagt. Een voorbeeld is de aangekondigde BVG voor de TMA boven de CTR Eindhoven. Hier leveren we klasse E luchtruim in maar blijft het gebied rondom de CTR in ieder geval behouden voor VFR klasse E en boven de CTR houden we toegang door klaringen te vragen en te krijgen.

We vermelden de Notams welke door IVW en de MLA (Militaire Luchtvaart Autoriteit) aan ons worden doorgegeven altijd op onze website bij 'vluchtvoorbereiding' voor zover ze voor het VFR verkeer van toepassing zijn. Deze meldingen zijn bijna altijd voorzien van een kaartje, zodat je geen coördinaten hoeft te plotten. Kijk bijvoorbeeld naar de [BVG Zandvoort](#), die op 14 augustus van kracht is.

Realiseer je dat jaarlijks op 15 augustus een BVG van kracht is boven Den Haag met een hoogte van 3000' en een straal van 2,5 NM kijk voor details naar deze site http://www.lvnloh.nl/content/framesets/en_frameset_luchtruimsluitingen.html

Weet dat Amsterdam Info 124.300 en Dutch Mil Information (132.350) je door je transponder kunnen zien, maar geen verkeersleiding geven, echter alleen Flight Information Service 'as far as practical'. Als je een ernstige schending dreigt te maken zal je wel tijdig via de RT opgeroepen worden, dus het is zaak om in ieder geval de juiste frequentie voor het gebied uit te luisteren en als je scherp langs restricted area's vliegt je intenties kort en bondig te melden. Indien je door slechter weer van je goed geplande route moet afwijken, is het goed vliegerschap dat je de RT gebruikt om informatie op te vragen over het traject dat je niet hebt voorbereid, zodat je geen infringement veroorzaakt.

Vlieg instructie in Europa of Amerika

Dit artikel werd in Piloot en Vliegtuig gepubliceerd door Michiel Klinkspoor, de zoon van ons oud bestuurslid Han Klinkspoor.

Is er nou zoveel verschil in de opleiding van piloten in de VS en in Europa? Ja, er zijn verschillen in aanpak, maar het resultaat is in beide werelddelen: goed opgeleide piloten die aan de mondiale ICAO-eisen voldoen. Lees de verschillen en kom tot de conclusie dat beide systemen goed werken en gelijkstelling van JAR, EASA en FAA brevetten zonder meer moet kunnen. We zullen onze EASA-contacten bij DGLM hierover infomeren en het artikel vertalen, zodat de EASA FCL-specialisten er kennis van kunnen nemen. Lees hier het artikel dat ook op de website staat onder '[waarom AOPA](#)' in de rubriek IAOPA Europe.

KNMI biedt meer dan alleen Aviationweather.nl

[Luchtvaartmeteo](#) kennen we allemaal, inloggen met je AOPA lidnummer en je naam. Maar weet je ook, dat het KNMI veel meer interessante onderzoeken rapporteert? De KNMI bibliotheek is beschikbaar onder: <http://www.knmi.nl/bibliotheek/knmipub.html>. en biedt veel kennis. Daarnaast kan ik je aanraden om op een regenachtige dag de Luchtvaartmeteo.nl site eens door te bladeren. Gebruik daarbij de Help-index. Daarin staat uitgebreid uitgelegd hoe je alle informatie moet interpreteren.

Oproep ledenraadpleging over VFR Night en EASA CAMO

Twee weken geleden vroeg ik jullie mening hierover. Het is duidelijk, jullie hebben een mening, die via tientallen mailtjes binnenkwam en ook tot discussie leidde op de Blogs.

VFR Night: hierover is de response bijna unaniem, namelijk dat het in Nederland mogelijk moet worden gemaakt. Alle reacties waren genuanceerd en ondersteunen onze visie. Enkele leden maakten relativerende opmerkingen, dat er toch vooral onder VMC gevlogen moet worden en je in de winter ook extra alert moet zijn voor ijsafzetting. Anderen merkten op dat veel velden gesloten zijn buiten de UDP of na zes of acht uur 's avonds. De vraag was, er ook voor te gaan dat de velden dan langer open blijven. Dat heeft echter alleen maar zin voor velden met een baanverlichting.

We gaan ons eerst sterk maken voor de VFR Night vanaf de velden die daarvoor ingericht zijn.

EASA CAMO for owners and pilots

De oproep in de vorige [E-Nieuwsbrief](#) heeft al wat feedback gegeven, maar de evaluatie kan nog wel wat input gebruiken. Met name de drie vragen van IAOPA Europe herhalen we daarom nog eens:

1. How much more the Part M system has cost you? *Hoeveel extra kosten in Euro's en in % hebt u ongeveer moeten boeken?*
2. Is it better value for money compared to the what was in place before? *Hebben deze meerkosten ook tot betere kwaliteit van het onderhoud geleid? Zo ja, is dit de meerprijs waard?*

3. Has the price increase reduced your flying hours and if so by how much? *Hebben de hogere kosten geleid tot minder vliegreuren, zo ja, hoeveel minder?*

Stuur je response, bij voorkeur in het Engels, aan secretary@AOPA.nl.

Vliegplan filen nut of noodzaak?

Dit onderwerp heeft niet veel belangstelling getrokken en de reacties lopen erg uit elkaar. Een enkeling vindt het filen van vliegplannen een inbreuk op de privacy, anderen vinden het nauwelijks een last en vinden dat het een grotere kans op succes geeft bij tijdig gestarte zoekacties. We laten het onderwerp nu verder voor wat het is.

Waarom geen gyrocopter als flying car?

Deze vraag stelde ik vorige week, het antwoord kwam per omgaande van Jeroen Komen een van onze leden, kijk op de site <http://www.pal-v.com/>
Ik heb actuele info opgevraagd, want het is een interessante ontwikkeling in eigen land. Wordt vervolgd.

IAOPA Europe e-news van 1 augustus

Deze maandelijkse e-news van IAOPA Europe staat in de bijlage en op de website onder [Publicaties IAOPA](#). Of kijk op de website www.IAOPA.eu

De onderwerpen zijn:

- New EC Aviation Director, Matthew Baldwin, meets with IAOPA
- Britain gives ground on Olympic restrictions Full details of the restrictions
<http://olympics.airspacesafety.com/>
- Channel Islands backtracks on VFR PPR. De twee weken geleden gemelde regeling is gedeeltelijk ingetrokken
- AOPA Bonus Day at Duxford
- Airspace classification changes at Eindhoven (announcement only SRZ not yet published)
- AOPA Israel spreads its wings
- Got a Malibu? Like Malibus?

Brandstoffen voor de GA

Onze VS collega's hebben weer een AOPA ePILOT special over ongelode brandstof uitgebracht. Het is een lange weg te gaan, maar het doel staat vast: No lead Avgas moet beschikbaar komen voor de GA. AOPA USA heeft het voortouw genomen om deze discussie in goede banen te leiden en met de olie-, motor- en vliegtuigfabrikanten tot een oplossing te komen. Deze discussie speelt zich buiten Nederland af, omdat in Nederland de internationale ontwikkelingen worden gevolgd. AOPA USA is er voor ons dus mee bezig, los daarvan zien we de ontwikkelingen van de dieselmotoren en de Rotaxmotor, die nu al genoeg neemt met Euro benzine.

Hieronder de AOPA-ePILOT special van vorige week woensdag. Voor de eerdere edities klik je op [See the archive for past issues](#)

Welcome! Trouble viewing ePilot, [view online](#).



August 3, 2011

This series of special reports on avgas provides information about the general aviation industry's efforts to maintain a

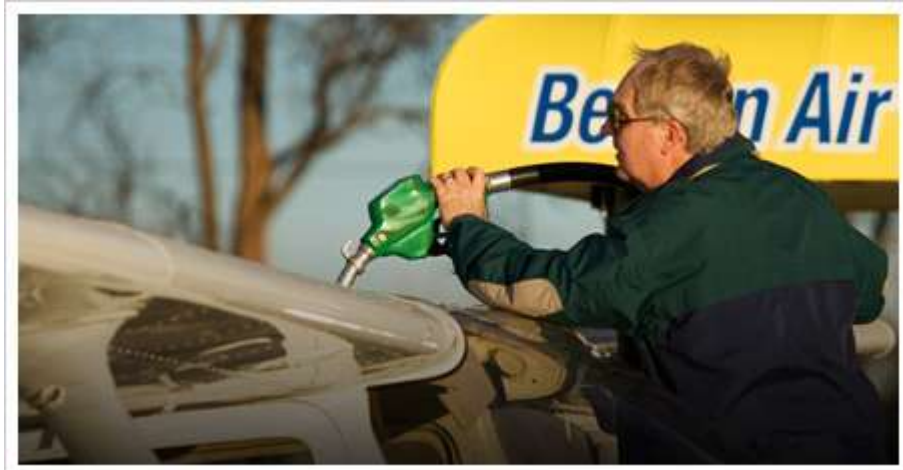
steady supply of fuel and ultimately transition to an unleaded solution. The GA Avgas Coalition, of which AOPA is part, is committed to a threefold mission: First, the effort must ensure that a continuous supply of the existing aviation fuel is available, assuring the utility of the piston-engine fleet. Second, a process must be established that, working with the FAA, develops and implements a comprehensive program to facilitate the qualification of an unleaded avgas replacement for 100LL. Finally, a timeline must be established that allows adequate time for transitioning to an unleaded solution. [See the archive for past issues.](#)



Avgas action: Protect availability, work for solutions

Calif. FBOs, fuel distributors fight threats of avgas cutoff

As reported in AOPA's [May ePilot Special Report](#), the Center for Environmental Health (CEH), a San-Francisco-based environmental law group, issued several notices of violation to California FBOs and aviation fuel distributors and producers



regarding the sale and use of leaded avgas. CEH is seeking to block the sale of leaded avgas in California and impose financial penalties on the companies named. The notices allege that because avgas contains lead, the named companies have violated the California Safe Drinking Water and Toxic Enforcement Act, also known as Proposition 65. Under Prop 65, CEH may file a citizen's enforcement action on behalf of Californians 60 days after serving the notices, unless the state attorney general brings suit first. CEH is known for its litigation practices and stands to be financially rewarded with a percentage of penalties that could be assessed in its lawsuit strategy.

In response, a coalition of FBOs and fuel distributors has [sued](#) the CEH and the attorney general of California for an injunction to prevent Prop 65 enforcement actions relating to avgas from proceeding. The complaint states that a Prop 65 action will disrupt [ongoing efforts by the FAA](#) and Environmental Protection Agency, which are working with industry groups to identify an alternative to 100LL that can be safely and reliably used by piston aircraft. The coalition's suit alleges that federal aviation and environmental laws preempt any enforcement of Prop 65 against the sale and use of avgas in California. Further, from a policy perspective, a state intervention in the process by way of private lawsuit would only lead to a frustration of federal efforts and a patchwork of regulations across the country, the coalition says.

After receiving the coalition's complaint, CEH agreed to [wait until Oct. 28 before commencing a Prop 65 action](#) to give the court time to rule on the coalition's preemption claim and request for injunction. The state attorney general also agreed not to sue over avgas without providing notice to the coalition. The case will be heard Oct. 3 in Fresno.

The National Air Transportation Association (NATA) is working in close coordination with the [California coalition of FBOs and fuel distributors](#) and has engaged common counsel with the coalition to protect the interests of all NATA members. NATA is supporting this group with a range of organizational and communications services.

FAA's Unleaded Avgas Transition committee makes progress

The FAA's [Unleaded Avgas Transition Aviation Rulemaking Committee](#) (ARC) met again in Washington, D.C., this spring and included 20 members of the committee representing the FAA, EPA, equipment manufacturers, fuel producers, fuel distributors, and owners and operators. These key general aviation and avgas stakeholders are using the forum to take the initial steps toward finding alternatives to leaded avgas, the FAA said in [its account](#) of the meeting.

The committee members focused on refining the key avgas issues and determining how to [structure a work effort to address them](#). The FAA identified some of those key issues on its website:

- "The formation of an industry-government group and framework that will facilitate, promote, and track the development, qualification, certification, and deployment of candidate unleaded fuels. This group would stimulate and facilitate the overall unleaded avgas transition effort.
- "The establishment of project gates or readiness levels that can be used to evaluate and track the development progress of candidate unleaded fuels from concept through distribution and use.

- “The establishment of supporting facilities, tools, methods, and procedures that could be implemented to accelerate the development and deployment of unleaded avgas.

“The committee also discussed potential legal challenges related to leaded aviation fuel, which highlight the urgency of the committee's task.”

There was strong consensus during the meeting that an extension of the charter end date was needed beyond July 31, when it was set to expire. In recognition of the importance of the effort, the FAA extended the term of the charter by six months, to Jan. 31, 2012. The ARC will work to complete its tasks and issue a recommended plan well before that date, FAA said.



ePilot Editor:

Sarah Brown

Contributors:

Chris Dancy

Tom Gibson

Alyssa Miller

Warren Morningstar

Production Team:

Melissa Whitehouse

Lezlie Ramsey

Mitch Mitchell

William Rockenbaugh

Advertise in ePilot:

East: [Mike Vodarsik, 732/946-0130](tel:7329460130)

Central: [Brian Curpier, 607/547-2591](tel:6075472591)

Central: [Gary Brennan, 607/547-2591](tel:6075472591)

West: [Zane Lewis, 214/789-6094](tel:2147896094)

[AOPA Advertising website](#)

Deze E-Nieuwsbrief ontvangt u omdat u AOPA lid bent of bij ons als belangstellende bekend bent.
Wij versturen deze E-Nieuws een maal per twee weken. Aanmelden stuur een e-mail aan secretary@aopa.nl

Afmelden voor deze nieuwsbrief? Stuur dan een e-mail met als onderwerp 'Afmelden nieuwsbrief' naar secretary@aopa.nl.