



Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van 25 februari 2013, nr. IENM/BSK-2013/25450, houdende regels inzake onder andere de certificering en het onderhoud van Yakovlev-52 vliegtuigen en tot wijziging van de Regeling onderhoud luchtvaartuigen (Regeling Yakovlev-52 vliegtuigen)

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op de artikelen 9, 12, derde lid, en 13, van het Besluit luchtvaartuigen 2008, artikel 7, eerste lid, van het Besluit vluchtuitvoering en de artikelen 5, 8, eerste lid, 9, en 10, tweede lid, van het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart;

BESLUIT:

§ 1. Begripsbepalingen

Artikel 1

In deze regeling wordt verstaan onder:

AMP: onderhoudsprogramma van een luchtvaartuig (Aircraft Maintenance Programme);

AFM: vlieghandboek betreffende een luchtvaartuig (Aircraft Flight Manual);

bevoegd onderhoudstechnicus: houder van een geldig bewijs van bevoegdheid krachtens deel 66 van Verordening (EG) nr. 2042/2003 van de Commissie van 20 november 2003 betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen (PbEU L 315);

vaardigheidstoets: demonstratie van vaardigheid ten behoeve van de afgifte van de Yak-52 typebevoegdverklaring;

vlieg instructeur Yak-52: houder van een Yak-52 typebevoegdverklaring in combinatie met een bevoegdverklaring Flight Instructor als bedoeld in Bijlage I, subdeel J, sectie 2, bij Verordening (EU) nr. 1178/2011 dan wel met een bevoegdverklaring Class Rating Instructor als bedoeld in Bijlage I, subdeel J, sectie 5, bij Verordening (EU) nr. 1178/2011;

minister: Minister van Infrastructuur en Milieu;

Yak-52 typebevoegdverklaring: bevoegdverklaring voor het type luchtvaartuig, Yak-52;

Yak-52 vliegtuig: vliegtuigtype aangeduid als Yak-52, ontworpen door ontwerp bureau Yakovlev en gebouwd in Rusland of Roemenië;

Verordening (EU) nr. 1178/2011: Verordening van de Commissie van 3 november 2011 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures met betrekking tot de bemanning van burgerluchtvaartuigen, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad (PbEU L 311).

§ 2. Speciaal-BvL

Artikel 2

1. De aanvraag voor een speciaal-BvL voor een Yak-52 vliegtuig wordt gedaan door de eigenaar of houder van een Yak-52 vliegtuig door indiening bij de minister van een volledig ingevuld en ondertekend door de minister daartoe verstrekt aanvraagformulier.
2. Bij een aanvraag als bedoeld in het eerste lid worden de volgende bescheiden gevoegd:
 - a. een specificatie van het luchtvaartuig;
 - b. een volledig ingevuld en ondertekend acceptatierapport betreffende de BvL-acceptatiekeuring conform het model als opgenomen in bijlage 1 bij de Regeling bewijzen van luchtwaardigheid waaruit op grond van een onderzoek door een bevoegd onderhoudstechnicus, blijkt dat:
 - i. het toestel overeenkomt met het basisontwerp Yak-52 nr. IENM-ILT-2012/21952, of
 - ii. afwijkingen van het basisontwerp bedoeld in onderdeel i zijn goedgekeurd door de bevoegde autoriteit van een andere staat;
 - c. een verklaring van de in onderdeel b bedoelde bevoegde onderhoudstechnicus waaruit blijkt dat wordt voldaan aan de van toepassing zijnde luchtwaardigheidsaanwijzingen en door de



- minister uitgebrachte bijzondere luchtwaardigheidsaanwijzingen;
- d. een AFM in de Nederlandse of Engelse taal, en
- e. een onderhoudshandboek in de Nederlandse of Engelse taal.

3. Het model van het speciaal-BvL is opgenomen in bijlage 1 bij deze regeling.

Artikel 3

1. De aanvraag voor het verlengen van de termijn van geldigheid van het speciaal-BvL wordt door de eigenaar of houder van een Yak-52 vliegtuig gedaan door indiening bij de minister van een volledig ingevuld en ondertekend door de minister daartoe verstrekt aanvraagformulier.
2. Bij een aanvraag als bedoeld in het eerste lid worden de volgende bescheiden gevoegd:
 - a. een verklaring van een bevoegd onderhoudstechnicus waaruit blijkt dat het Yak-52 vliegtuig in luchtwaardige toestand verkeert;
 - b. een verklaring van de in onderdeel a bedoelde bevoegde onderhoudstechnicus waaruit blijkt dat wordt voldaan aan de van toepassing zijnde luchtwaardigheidsaanwijzingen en door de minister uitgebrachte bijzondere luchtwaardigheidsaanwijzingen, en
 - c. een verklaring van een bevoegd onderhoudstechnicus waaruit blijkt dat het luchtvaartuig is onderhouden conform het onderhoudshandboek, bedoeld in artikel 2, tweede lid, onderdeel f.

§ 3. Vluchtuitvoering

Artikel 4

1. Een Yak-52 vliegtuig mag in ieder geval niet worden gebruikt voor:
 - a. luchtwerk;
 - b. vlieglessen, met uitzondering van vlieglessen die nodig zijn voor het behalen van de Yak-52 typebevoegdverklaring;
 - c. commerciële doeleinden;
 - d. verhuur of rondvluchten;
 - e. IFR-vluchten;
 - f. nachtvluchten, en
 - g. vluchten boven of binnen een afstand van 100 meter van aaneengesloten bebouwing, industrie- en havengebieden daaronder begrepen, dan wel boven mensenmenigten, tenzij benodigd voor start en landing.
2. De minister kan aanvullende gebruiksbeperkingen stellen die worden opgenomen op het speciaal-BvL of in een bijlage bij het speciaal-BvL.

§ 4. Bewijs van bevoegdheid en bevoegdverklaring

Artikel 5

1. De bestuurder van een Yak-52 vliegtuig beschikt tenminste over:
 - a. een geldig bewijs van bevoegdheid PPL(A) SEP als bedoeld in Verordening (EU) nr. 1178/2011, en
 - b. een door de minister afgegeven Yak-52 typebevoegdverklaring.
2. Een Yak-52 typebevoegdverklaring wordt op aanvraag door de minister afgegeven indien de bestuurder:
 - a. voorafgaand aan de opleiding bedoeld in onderdeel b, ten minste 200 uren vliegervaring heeft waarvan 70 uren in de hoedanigheid van gezagvoerder op vliegtuigen, en
 - b. met goed gevolg bij een vlieg-instructeur Yak-52 een opleiding heeft afgerond voor de Yak-52 typebevoegdverklaring conform bijlage 2 bij deze regeling.

Artikel 6

1. De opleiding bedoeld in artikel 5, tweede lid, onderdeel b, wordt afgesloten met een vaardigheidstoets afgenomen door een vlieg-instructeur Yak-52 die niet de opleiding, in z'n geheel of een voornamelijk deel ervan, heeft gegeven.
2. Het toetsen van theoretische kennis teneinde het type veilig te kunnen vliegen maakt onderdeel uit van de vaardigheidstoets.



Artikel 7

1. De Yak-52 typebevoegdverklaring wordt door de minister afgegeven voor een periode van 2 jaar.
2. Voor verlenging van de geldigheidsduur van de Yak-52 typebevoegdverklaring is vereist dat binnen 3 maanden voor afloop van de geldigheidsduur met goed resultaat een vaardigheidstoets is afgelegd ten overstaan van een vlieginstructeur Yak-52 dan wel, indien geen vlieginstructeur Yak-52 beschikbaar is, een door de minister geautoriseerde examiner conform de Regeling examinatoren voor luchtvaardenden 2004, die niet de opleiding, in z'n geheel of een voornamelijk deel ervan, heeft gegeven.
3. Voor wederafgifte na het verlopen van de geldigheidsduur van de Yak-52 typebevoegdverklaring is vereist dat:
 - a. een herhalingscursus is gevolgd bij een vlieginstructeur Yak-52 om het bekwaamheidsniveau te behalen dat vereist is voor de veilige bediening van een Yak-52 vliegtuig, en
 - b. met goed gevolg een vaardigheidstoets als bedoeld in het tweede lid is afgelegd.

Artikel 8

Voor het behouden van de Yak-52 typebevoegdverklaring is vereist dat ten minste 10 uren vliegervaring op een Yak-52 vliegtuig per kalenderjaar zijn voltooid.

Artikel 9

1. Door de vlieginstructeur Yak-52 wordt een deugdelijke administratie bijgehouden met betrekking tot de voortgang van de opleiding en het eindresultaat.
2. De in het eerste lid bedoelde administratie wordt voor een periode van 5 jaar bewaard en desgevraagd ter beschikking gesteld aan de minister.

§ 5. Overgangsbepaling

Artikel 10

In afwijking van de bepalingen in deze regeling geldt voor de Yak-52 vliegtuigen die de registratie RA-1771K, RA-3411K, RA-2075K, RA-3480K, RA-3326K, RA-3513K en RA-3085K voeren, tot uiterlijk 1 juni 2013 dat:

- a. de configuratie van het luchtvaartuig het oorspronkelijk ontwerp is en blijft en dat eventuele afwijkingen daarvan zijn uitgevoerd volgens de van toepassing zijnde regelgeving van de staat van registratie;
- b. bij elk luchtvaartuig een AMP is overeenkomstig artikel M.A. 302 van Part M;
- c. het AMP is gebaseerd op de schriftelijke aanwijzingen van de fabrikant van het luchtvaartuig;
- d. het luchtvaartuig wordt onderhouden conform het AMP;
- e. er bij elk luchtvaartuig een AFM is conform de configuratie van dat luchtvaartuig in de Nederlandse of Engelse taal;
- f. de technische administratie is vertaald in de Nederlandse of Engelse taal;
- g. de luchtwaardigheidsaanwijzingen voorgesteld door de fabrikant, S.C. AEROSTAR S.A. te Bacao, Roemenië, en de door de minister uitgebrachte bijzondere luchtwaardigheidsaanwijzingen worden opgevolgd, en
- h. de bestuurder van een Yak-52 vliegtuig in het bezit is van een PPL (A) SEP.

§ 6. Wijziging van de Regeling onderhoud luchtvaartuigen

Artikel 11

Artikel 1b van de Regeling onderhoud luchtvaartuigen wordt als volgt gewijzigd:

1. De aanduiding '1.' vervalt.
2. Er wordt een onderdeel toegevoegd, luidende:
 - a. Nederlandse luchtvaartuigen, als bedoeld in de Regeling Yakovlev-52 vliegtuigen, die niet onder een AOC vliegen en zijn voorzien van een speciaal-BvL, met uitzondering van de artikelen 2 tot en met 4 en artikel 5, eerste lid.



§ 7. Slotbepalingen

Artikel 12

Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.

Artikel 13

Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling Yakovlev-52 vliegtuigen.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld*



BIJLAGE 2, BEDOELD IN ARTIKEL 5, TWEEDE LID, ONDERDEEL B, VAN DE REGELING YAKOVLEV-52 VLIEGTUIGEN

SYLLABUS OPLEIDING YAK-52 TYPE BEVOEGDVERKLARING EN VAARDIGHEIDSTOETS

JANUARI 2013

OPLEIDING EN VAARDIGHEIDSTOETS YAK-52 TYPE BEVOEGDVERKLARING

SYLLABUS OPLEIDING YAK-52 TYPE BEVOEGDVERKLARING EN VAARDIGHEIDSTOETS

FEBRUARI 2013

INHOUDSOPGAVE

- A. – ALGEMEEN
 - UITVOERING VAN DE VAARDIGHEIDSTOETS
- B. SPECIFIEKE EISEN VOOR DE YAK-52 TYPEBEVOEGDVERKLARING
 - 1. Slagingscriteria
 - 2. Toegestane afwijkingen bij de vaardigheidstoets
 - 3. Inhoud van de opleiding en de vaardigheidstoets
- C. SCHEMA OPLEIDING EN VAARDIGHEIDSTOETS YAK-52 TYPEBEVOEGDVERKLARING
 - 1. SECTION 1: Departure
 - 2. SECTION 2: Airwork (VFR)
 - 3. SECTION 3: Arrivals and landings
 - 4. SECTION 4: Abnormal and emergency procedures

A. ALGEMEEN

- 1) De syllabus is ten behoeve van de afgifte, verlenging of hernieuwde afgifte van een Yak-52 typebevoegdverklaring als bedoeld in artikel 1 van de Regeling Yakovlev-52 vliegtuigen.
- 2) Het doel van de opleiding voor de Yak-52 typebevoegdverklaring is het aanleren van kennis en vaardigheden om een vlieger in staat te stellen een veilige basisoperatie uit te voeren met de Yak-52. De opleiding omvat een kennismaking met basic aerobatic manoeuvres maar is geen vervanging voor een gedegen aerobatic training.
- 3) Als leidraad voor de opleiding en de vaardigheidstoets geldt deze syllabus.
- 4) De instructie vindt uitsluitend op het vliegtuig plaats en er zal geen gebruik worden gemaakt van OTD (Other Training Devices), FTD (Flight Training Device) of FSS (Full Flight Simulator).
- 5) Het schema in onderdeel C is gebaseerd op het S.C. Aerostar S.A Official Translation Yak-52 Flight Manual en Yak-52 Pilot's Operating Handbook (door E.A. Korovin Moscow USSR DOSAAF Publishing 1987).
- 6) De opleiding voor de Yak-52 typebevoegdverklaring bevat alle in het schema in onderdeel C genoemde onderdelen, met dien verstande dat die onderdelen waarbij een D (Demo) staat niet door de kandidaat hoeven te worden uitgevoerd, maar wel door de instructeur gedemonstreerd moeten te worden.

UITVOERING VAN DE VAARDIGHEIDSTOETS

- 7) De vaardigheidstoets voor de eerste afgifte, de verlenging van de geldigheidsduur en de wederafgifte van een Yak-52 typebevoegdverklaring wordt afgenomen door een vlieginstructeur Yak-52 of geautoriseerde examiner conform de richtlijnen die gelden voor een klasse- of typebevoegdverklaring zoals omschreven in de Bijlagen 1 en 3 bij JAR 1.240 & 1.295 en/of Appendix 9 van Bijlage I bij Verordening (EG) nr. 1178/2011 (de EASA-FCL).
- 8) Tijdens de vaardigheidstoets gaat de vlieginstructeur Yak-52 of geautoriseerde examiner na of de kandidaat over een adequaat niveau van theoretische kennis over het vliegtuig beschikt en of de kandidaat in staat is het vliegtuig veilig te vliegen.
- 9) De kandidaat vliegt vanuit de voorste stoel.
- 10) De vlieginstructeur Yak-52 of geautoriseerde examiner mag tijdens de vaardigheidstoets geen aandeel hebben in de bediening van het vliegtuig behalve wanneer zijn tussenkomst noodzakelijk is in het belang van de veiligheid.



B. SPECIFIEKE EISEN VOOR DE YAK-52 TYPEBEVOEGDVERKLARING

1. SLAGINGSCRITERIA

- 1) De kandidaat moet slagen voor alle items van de vaardigheidstoets. Indien een kandidaat zakt voor een item van een sectie, zakt hij voor de volledige sectie. Een kandidaat die voor meer dan een sectie zakt, moet de volledige toets op nieuw afleggen. Een kandidaat die slechts voor één sectie zakt, moet de betreffende sectie opnieuw afleggen (herkansingstoets). Wanneer een kandidaat zakt voor een sectie van de herkansingstoets, daarbij inbegrepen die secties waarvoor hij bij een eerdere poging was geslaagd, moet hij de gehele toets opnieuw afleggen.

2. TOEGESTANE AFWIJINGEN BIJ DE VAARDIGHEIDSTOETS

- 2) De kandidaat dient blijk te geven van:
- goed inzicht en vliegerschap, en van de vaardigheid om:
 - het vliegtuig binnen zijn limieten te bedienen;
 - alle manoeuvres soepel en nauwkeurig uit te voeren;
 - luchtvaartkundige kennis toe te passen, en
 - te allen tijde het vliegtuig onder controle te houden en te herstellen zodat de succesvolle afloop van een procedure of manoeuvre altijd is verzekerd.
- 3) De onderstaande limieten zijn van toepassing, met een marge voor turbulente weersomstandigheden en het vlieggedrag en de prestaties van het gebruikte vliegtuig:

Hoogte: algemeen	+/- 100 voet
Volgen van grondkoersen:	+/- 5°
Snelheid:	+/- 10 kilometer per uur

3. INHOUD VAN DE OPLEIDING EN DE VAARDIGHEIDSTOETS

- 4) De items aangegeven met een 'M' (mandatory) moeten alle behaald worden om de Yak-52 typebevoegdverklaring te verkrijgen of te verlengen; de items aangegeven met "O" (optional) mogen gevraagd worden.
- 5) De vaardigheidstoets wordt niet afgenomen door de FI die de opleiding heeft verzorgd.

C. SCHEMA OPLEIDING EN VAARDIGHEIDSTOETS YAK-52 TYPE BEVOEGDVERKLARING

SECTION 1: Departure

Section/Sub section	Manoeuvres/Procedures	Course	Test
1.1	Pre-flight including: Performance, Documentation, Mass and Balance and Limits		O
1.2	Pre-start checks External/internal		M
1.3	Engine starting: Normal/Malfunctions		M
1.4	Taxiing, Use of Brakes, and Castering Nose wheel		M
1.5	Pre-departure checks: Engine run-up		M
1.6	Take-off procedure:		M
1.7	Climbing:		M

SECTION 2: Airwork (VFR)

Section/Sub section	Manoeuvres/Procedures	Course	Test
2.1	Straight and level flight at various airspeeds including flight at critically low airspeed with and without flaps		O
2.2	Steep turns 360° left and right		O
2.3	Stalls and recovery:		
2.3.1	Approach to stall clean		O
2.3.2	Approach to the stall in landing configuration idle power		O
2.3.3	Approach to stall in landing configuration with power,		O



Section/Sub section	Manoeuvres/Procedures	Course	
		Instructor's initials when training completed	Instructor's initials when test completed
2.3.4	Approach to stall in descending turn with bank with approach configuration with power,		M
2.3.5	Approach to the stall climb with power		O
2.3.6	Approach to stall climbing turn with climb power		O
2.3.7	Clean stall		M
2.3.8	Stall in landing configuration		M
2.3.9	Dynamic stall		M
2.4	Spins and recovery:		
2.4.1	Incipient spin		M
2.4.2	Normal spin		M
2.4.3	Flat spin		O
2.4.4	Inverted spin	D	O
2.5	Unusual attitude recovery		
2.5.1	Nose high, nose low erect		M
2.5.2	Nose high, nose low inverted		M
2.7	Aerobatic manoeuvres:		
2.7.1	Chandelle		O
2.7.2	Aileron roll		O
2.7.3	Barrel roll		O
2.7.4	Looping		O
2.7.5	Clover leaf		O
2.7.6	Cuban eight		O
2.7.7	Reverse Cuban eight		O
2.7.8	Immelman		O
2.7.9	Split S		O

SECTION 3: Arrivals and landings

Section/Sub section	Manoeuvres/Procedures	Course	
		Instructor's initials when training completed	Instructor's initials when test completed
3.1	Normal landing		M
3.2	Engine failure in circuit, and/or during aerobatics		M
3.3	Crosswind landing (if suitable conditions)		O
3.4	Approach and landing with idle power		O
3.5	Go-around from minimum height		O
3.6	Circuit touch and goes		O

SECTION 4: Abnormal and emergency procedures

Section/Sub section	Manoeuvres/Procedures	Course	
		Instructor's initials when training completed	Instructor's initials when test completed
4.1	Engine failure after takeoff		M
4.2	Flapless landing		M
4.3	Engine failure during inverted flight		O
4.4	Low oil pressure		O
4.5	Low fuel pressure		O
4.6	Engine jars		O
4.7	Propeller overspeed		O
4.8	In-flight fire		O
4.9	Landing gear emergency extension		O
4.10	Radio failure		O



Section/Sub section	Manoeuvres/Procedures	Course	Test
		Instructor's initials when training completed	Instructor's initials when test completed
4.11	Generator failure		O
4.12	Airspeed malfunction		O
4.13	Altimeter malfunction		O
4.14	Vertical speed indicator malfunction		O
4.15	Bail out by parachute (simulated)		O



TOELICHTING

Algemeen

Met deze regeling wordt het gebruik van Yakovlev-52 vliegtuigen (hierna: Yak-52) in Nederland gereguleerd. Bepaalde categorieën luchtvaartuigen vallen onder de Europese luchtvaartveiligheidsregels. Deze regels vinden hun basis in verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 20 februari 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, houdende intrekking van Richtlijn 91/670/EEG, Verordening (EG) nr. 1592/2002 en Richtlijn 2004/36/EG (PbEU L 79). Echter, in Annex II van deze verordening wordt een aantal categorieën uitgezonderd van de werking van de verordening. Deze luchtvaartuigen moeten nationaal worden gereguleerd. De Yak-52 is een type vliegtuig dat valt onder Annex II.

De bepalingen van de Wet luchtvaart (hierna: de wet) inzake brevettering (hoofdstuk 2), luchtwaardigheid (hoofdstuk 3) en vluchtuitvoering (hoofdstuk 4) zijn grotendeels van toepassing op luchtvaartuigen die niet onder de Europese regelgeving vallen. De bepalingen in de wet inzake toezicht en handhaving (hoofdstuk 11) zijn hier eveneens van toepassing. De hoofdstukken 2 tot en met 4 van de wet zijn nader uitgewerkt in een aantal besluiten, te weten het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart, het Besluit luchtvaartuigen 2008 en het Besluit vluchtuitvoering. Onderhavige regeling ter regulering van de Yak-52 is gebaseerd op deze besluiten.

In Nederland is een aantal van deze luchtvaartuigen gestationeerd die eigendom zijn van Nederlands ingezetenen. Het betreft hier een van oorsprong in Rusland gebouwd type vliegtuig dat is ontworpen speciaal voor aerobatic vluchten (luchtacrobatistische vluchten) maar primair is gebouwd voor het trainen van Russische militaire piloten. Er bestond geruime tijd onduidelijkheid over de status van deze in Nederland gestationeerde toestellen. Deze vliegtuigen waren voorzien van een nationaliteit- en inschrijvingskenmerk en een bewijs van inschrijving van de FLA, de Federatie van Russische amateurpiloten. Gebleken is dat deze instantie nimmer is erkend door de Russische luchtvaartautoriteiten, waardoor voor deze toestellen een geldige registratie ontbreekt. Het onderhoud aan deze toestellen werd gedurende deze periode jaarlijks uitgevoerd door een daartoe bevoegde onderhoudsmonteur. In verband met het onderhoud van dit type toestellen wordt de Regeling onderhoud luchtvaartuigen op een enkel onderdeel gewijzigd.

Sinds 2001 zijn er in Nederland twee toestellen van dit type verongelukt. Mede naar aanleiding hiervan beveelt de Onderzoeksraad voor de Veiligheid in de onderzoeksrapporten aan tot legalisering van onder meer dit type vliegtuigen met het daarbij behorende toezicht. Met deze regeling wordt een einde gemaakt aan de onduidelijke situatie, kunnen toestellen van dit type in Nederland worden geregistreerd (ingevolge de Regeling inschrijving Nederlandse burgerluchtvaartuigen) en is het toezicht op het gebruik van de toestellen gegarandeerd.

In de Regeling Yakovlev-52 vliegtuigen zijn geen geluidseisen opgenomen omdat in boekdeel I van bijlage 16 bij het ICAO-verdrag (Verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart), aerobatic luchtvaartuigen wordt uitgesloten van de toepassing van deze internationale geluidsnormen. De reden om in ICAO-Annex-16 geen geluidseisen op te nemen voor deze luchtvaartuigen is omdat deze luchtvaartuigen niet gebruikt worden voor het oefenen van het starten en landen, waar de meeste overlast mee wordt ondervonden door de omgeving. In overige nationale regelingen waarin wordt bepaald aan welke eisen een luchtvaartuig dient te voldoen worden de normen van ICAO Annex 16 opgelegd (uitgesloten de Regeling MLA waar strengere normen zijn opgenomen). Het opnemen van geluidseisen in de regeling betreffende de Yak-52, zou de indruk wekken dat een Yak-52 zou moeten voldoen aan geluidseisen, terwijl deze er niet zijn. Om die reden zijn geen geluidbepalingen opgenomen in de regeling.

Krachtens het Besluit luchtvaartuigen 2008 wordt op aanvraag een speciaal-BvL afgegeven, wanneer het desbetreffende luchtvaartuig in staat is op veilige wijze te vliegen en voldoet aan bij ministeriële regeling te stellen eisen.

In onderhavige regeling wordt (onder meer) dit artikel uitgewerkt en ten aanzien van de Yak-52 vliegtuigen voorzien in een basis voor afgifte van een speciaal-BvL (hierna: S-BvL) zonder dat er een type-certificaat is. Een beschrijving van het basisontwerp zoals vastgesteld in het document betreffende basicdesign Yak-52 nr. IENM-ILT-2012/21952 vormt de technische basis daarvoor.

De regeling bevat een aantal additionele bepalingen voor de bestuurder (brevetteringsbepalingen) omdat het besturen van een Yak-52 speciale kennis en ervaring vereist. Er worden eisen gesteld aan algemene vliegervaring en de specifiek voor dit type vliegtuig te volgen training. Daarnaast dient de bestuurder van een Yak-52 vliegtuig te beschikken over een bijzondere typebevoegdverklaring als



bedoeld in artikel 5 van het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart, te weten de Yak-52 typebevoegdverklaring. Bepalingen ten aanzien van het periodiek toetsen van de bekwaamheid en vaardigheid voor het besturen van deze toestellen maken eveneens deel uit van de regeling. Verder voorziet deze regeling in een aantal technische en operationele vereisten en in procedureregels voor het aanvragen en verlengen van het S-BvL.

In de artikelgewijze toelichting zal hierop nader worden ingegaan.

Administratieve lasten en nalevingkosten

Ter verkrijging van de typebevoegdheid zijn er initiële nalevingkosten. Deze kosten betreffen lesgeelden die aan een bevoegde instructeur dienen te worden betaald. De kosten per trainingsles bedragen € 100 op een eigen, zelf aangeschaft vliegtuig. Het aantal benodigde lessen varieert van 5 tot 20. Afhankelijk van het benodigd aantal lessen is hiermee per persoon naar schatting dan ook een bedrag van maximaal $20 \times € 100 = € 2000$ gemoeid. Deze kosten zijn inclusief de kosten voor een eindtoets. Geschat wordt dat slechts enkele personen tussen de 5 en 20 lessen zullen nemen. Voor de aanvraag tot afgifte van de typebevoegdverklaring geldt ingevolge de Regeling tarieven luchtvaart 2008 een tarief van € 122,21 inclusief Btw. De bijschrijving van de typebevoegdverklaring op het brevet wordt door de Kiwa B.V. verzorgd. Naar verwachting zal slechts een uiterst beperkt aantal personen, maximaal 15 personen, gebruik maken van mogelijkheid om een typebevoegdheid te verwerven. Hiervan uitgaande bedragen de totale inhoudelijke nalevingskosten zal hiervan uitgaande jaarlijks niet meer dan € 31.833,15 ($€ 2000 + € 122,21 \times 15$). Deze regeling bevat geen informatieverplichtingen aan de overheid en leidt dan ook niet tot extra administratieve lasten voor burger en bedrijfsleven.

Uitvoering en handhaving

De ILT houdt toezicht op de naleving van o.m. (veiligheids)wetten en regels voor de luchtvaart en handhaaft deze. In dat verband is deze regeling aan de Inspecteur Generaal (IG) van de ILT voorgelegd ter toetsing op handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid van de bepalingen van de regeling. De IG heeft geconcludeerd dat de regeling geen problemen of onoverkomelijk extra werk zal opleveren ten aanzien van handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid.

Inwerkingtreding

Op grond van het kabinetsbeleid inzake vaste verandermomenten treden ministeriële regelingen in werking met ingang van 1 januari, 1 april, 1 juli of 1 oktober. Bekendmaking geschiedt uiterlijk 2 maanden voor inwerkingtreding. In dit geval wordt niet aangesloten bij het VVM-systeem. Omdat uitstel van deze regeling tot grote onduidelijkheid voor de sector zou leiden waardoor de luchtvaartveiligheid onvoldoende zou kunnen worden gewaarborgd, bestaat een sterke wens tot inwerkingtreding van deze wijzigingsregeling op zo kort mogelijke termijn. Er wordt in dit geval derhalve niet uitgegaan van het eerstvolgende vaste verandermoment, maar vindt inwerkingtreding plaats op de dag na uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst. Voor een beperkte groep Yak-52 vliegtuigeigenaren geldt een overgangsvoorziening. Voor deze groep wordt tot 1 juni 2013 afgeweken van de bepalingen in deze regeling.

Artikelgewijs

Artikel 1

In de definiëring wordt enkel de Yak-52 genoemd aangezien deze regeling alleen betrekking heeft op dit type vliegtuigen. De bevoegde onderhoudstechnicus betreft de houder van een zogenaamde Part-66 AML als bedoeld in de Regeling bijzondere bevoegdverklaringen AML en Part-66 AML.

Artikelen 2 en 3

Aanvraagformulieren voor het verkrijgen en verlengen van de geldigheidsduur van het S-BvL kunnen worden gedownload vanaf de website van de ILT, www.ilent.nl.

Hoewel het onderhoud van de Yak-52 vliegtuigen werd uitgevoerd door deskundige technici, ontbreekt ook voor het bewijs van luchtwaardigheid (ICAO-BvL) een basis voor acceptatie. Omdat de Yak-52 niet is ontworpen en geproduceerd conform ICAO standaarden, het type is ontworpen voor militair gebruik, ontbreekt het civiele type-certificaat dat normaliter vereist is om een bewijs van luchtwaardigheid (ICAO-BvL) te kunnen verkrijgen. Dit betekent dat er geen civiele luchtwaardigheidseisen ten grondslag liggen aan de keuring voor de luchtwaardigheid. De luchtwaardigheid moet dan ook door middel van een S-BvL geregeld worden. Deze regeling maakt het mogelijk om een S-BvL af te geven,



zonder dat er een type-certificaat is. Het originele ontwerp van de Yak-52 dient als basis voor de luchtwaardigheidskeuring. Een beschrijving van het basisontwerp is vastgesteld in het document betreffende basicdesign Yak-52 nr. IENM-ILT-2012/21952.

Wijzigingen ten opzichte van dit originele ontwerp worden wel geacht conform de bestaande civiele luchtwaardigheidsregels goedgekeurd te zijn.

De BvL-acceptatiekeuring als genoemd in het tweede lid, onderdeel b, betreft de inspectie van het luchtvaartuig op zijn luchtwaardigheid in het kader van de afgifte van het S-BvL. Van de acceptatiekeuring wordt een acceptatierapport opgesteld dat ter beoordeling wordt voorgelegd aan de ILT.

Zowel het AFM (gebruikershandboek) als het onderhoudshandboek moeten zijn opgesteld in het Nederlands of het Engels.

Het S-BvL wordt in lijn met het EASA-standaard BvL en het ICAO-standaard BvL uitgegeven in de Engelse taal. In onderdeel 5 van het document wordt aangegeven dat uitgifte plaatsvindt overeenkomstig de bepalingen in de Wet luchtvaart betreffende luchtvaartuigen die niet vallen onder de werking van verordening (EG) nr. 216/2008.

Artikel 3 regelt de verlenging van de geldigheidsduur van het S-BvL. Aanvraagformulieren voor de verlenging kunnen eveneens worden gedownload vanaf de website van de ILT, www.ilent.nl.

Voor de verlenging van de geldigheidsduur van het S-BvL moet de eigenaar of houder van het desbetreffende Yak-52 vliegtuig een verklaring, afgegeven door een bevoegd onderhoudstechnicus waaruit blijkt dat het toestel nog steeds luchtwaardig is. De onderhoudstechnicus moet in het bezit zijn van een Part-66 AML als bedoeld in Hoofdstuk 3 van de Regeling bijzondere bevoegdverklaringen AML en Part-66 AML.

Zowel bij de afgifte als bij de verlenging van het S-BvL geldt dat aan de van toepassing zijnde luchtwaardigheidsaanwijzingen als de bijzondere aanwijzingen moet zijn voldaan. De van toepassing zijnde luchtwaardigheidsaanwijzingen zijn aanwijzingen die de fabrikant uitbrengt. De bijzondere luchtwaardigheidsaanwijzingen worden uitgebracht door de minister. Beide worden uitgebracht als zgn. Airworthiness Directives (AD's). Voor de bijzondere luchtwaardigheidsaanwijzingen wordt in Nederland de afkorting BLA gebruikt.

Artikel 4

De origineel bedoelde operatie van de Yak-52 was training voor militaire vliegers. Deze regeling is alleen bedoeld om recreatief vliegen met de Yak-52 te faciliteren. Daarnaast worden alleen vlieglessen en vluchten ter toetsing van de vaardigheid tot het vliegen met dit type vliegtuig die in het kader van de training van de bestuurder ter verkrijging van de Yak-52 typebevoegdverklaring moeten worden gemaakt toegestaan. Training voor het verkrijgen van een PPL (A) SEP of éénmalige lessen ter kennismaking met dit type luchtvaartuig zijn niet toegestaan.

Dit type luchtvaartuig mag evenmin worden gebruikt voor luchtwerk zoals gedefinieerd in artikel 1 van het Besluit vluchtuitvoering. Verboden zijn ook IFR-vluchten (IFR = Instrument Flight Rules) dat ziet op vluchten bedoeld in artikel 1 van het Luchtverkeersreglement. Het (verboden) gebruik voor commerciële doeleinden betreft o.a. het tegen vergoeding vervoeren van bijvoorbeeld passagiers of lading. In hogere regelgeving is geen definitie gegeven van de begrippen verhuurvluchten, rondvluchten en nachtvluchten, omdat kennelijk wordt verondersteld dat duidelijk is wat met deze begrippen wordt bedoeld.

De in het tweede lid van dit artikel genoemde aanvullende gebruiksbepalingen betreffen de gebruiksbepalingen die de minister nog aanvullend op de algemene gebruiksbepalingen genoemd in het eerste lid kan stellen.

Artikelen 5 tot en met 9

Het vliegen met een Yak-52 vereist speciale vaardigheden van de bestuurder. Vanwege de specifieke vliegprestaties van dit type luchtvaartuig is een gedegen, aanvullende training voor de bestuurders vereist. Daarbij worden eisen gesteld met betrekking tot het instapniveau (PPL, Private Pilot Licence) en de reeds opgedane vliegervaring (200 uur). Daarnaast is een bevoegdverklaring voor dit type luchtvaartuig, de Yak-52 typebevoegdverklaring, verplicht. Deze nationale bevoegdverklaring staat los van de in de zogenaamde JAR-FCL (Joint Aviation Requirements-Flight Crew Licensing) Europees gereguleerde PPL en wordt niet opgenomen op het brevet, maar in een afzonderlijk document. De JAR-FCL is vervangen door een aparte Europese FCL verordening dat binnen afzienbare termijn van toepassing zal in de EU lidstaten. De Yak-52 typebevoegdverklaring wordt op aanvraag afgegeven



(ingevolge artikel 8, tweede lid, van het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart). Voor het verkrijgen en behouden van de Yak-52 typebevoegdverklaring is een opleidingssyllabus opgesteld waarin de specifieke vliegeigenschappen van dit toestel worden geadresseerd. Het schema in onderdeel C van de syllabus is vanwege het internationale karakter opgesteld in de Engelse taal. De syllabus maakt deel uit van deze regeling (bijlage 2). De noodzakelijke (praktijk)opleiding/training op de Yak-52 wordt afgesloten met een vaardigheidstoets (geen formeel examen) bij een andere instructeur dan degene die de training, in z'n geheel of een voornamelijk deel ervan, heeft gegeven. Tijdens de vaardigheidstoetsing worden ook enkele vragen gesteld betreffende de theoretische kennis van het type. In geval geen vlieg-instructeur Yak-52 beschikbaar is kan de minister een door hem geautoriseerde examiner hiertoe aanwijzen. Deze examiner is niet specifiek in bezit van een Yak-52 typebevoegdverklaring maar wordt op grond van zijn ervaring (veelal senior examiners) aangewezen.

Voorafgaand aan de opleiding moet de bestuurder een minimum aantal uren vliegervaring hebben waarvan een deel in de hoedanigheid van gezagvoerder als bedoeld artikel 1.1. van de Wet luchtvaart, op vliegtuigen (gedefinieerd in artikel 1 van het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart). Voor het behouden van de Yak-52 typebevoegdverklaring is een minimum aantal uren vliegervaring vereist (artikel 6). Deze ervaring moet zijn opgedaan op een Yak-52 vliegtuig. Deze ervaringseis staat los van de ervaringseis die geldt voor het brevet, de PPL (A) SEP. Daarvoor gelden de van toepassing zijnde Europese brevetteringsseisen.

Van de voortgang van de kandidaat tijdens de opleiding en het eindresultaat houdt de vlieg-instructeur gegevens bij. Deze gegevens worden 5 jaar bewaard en moeten desgevraagd ter beschikking worden gesteld aan de door de minister aangewezen ambtenaren van de ILT belast met het toezicht.

Artikel 10

Voor een beperkte groep Yak-52 vliegtuigeigenaren geldt tot 1 juni 2013 een overgangsvoorziening. Het betreft de eigenaren van de Yak-52 toestellen die in Nederland zijn gestationeerd en waarvan de status geruime tijd onduidelijk was. De overgangsvoorziening dient ertoe om de eigenaren van de betreffende vliegtuigen de tijd te geven aan de eisen zoals die in de regeling staan te voldoen. Deze eigenaren moeten in de periode tot 1 juni 2013 gaan voldoen aan de in deze regeling opgenomen vereisten. In die periode dient wel aan een aantal voorwaarden te worden voldaan voor wat betreft de luchtwaardigheid en brevettering. Voor de betreffende Yak-52 vliegtuigen is eerder, vooruitlopend op de definitieve regulering, een pakket aan voorschriften opgesteld waarmee op voldoende veilige wijze met deze toestellen gevlogen kan worden. Deze voorschriften zijn in onderhavige regeling verder uitgewerkt en dragen bij tot een goed luchtvaartveiligheidsniveau. Voor eventuele nieuwe Yak-52 vliegtuigen geldt evenwel dat al vanaf de inwerkingtreding van de regeling aan de in de regeling genoemde eisen moet worden voldaan.

Artikel 11

Voor het onderhoud van de Yak-52 vliegtuigen is de Regeling onderhoud luchtvaartuigen van toepassing. Echter, met uitzondering van enkele bepalingen uit die regeling die van toepassing zijn op o.m. luchtvaartuigen met een S-BvL. Weliswaar geldt voor de Yak-52 vliegtuigen een S-BvL, echter dit zou betekenen dat de eigenaar/houder mag bepalen door wie hij het onderhoud laat doen. Hij zou dat onderhoud ook zelf kunnen doen. De eigenaar/houder van bijvoorbeeld een amateurbouwvluchtvaartuig of een MLA (waarvoor een S-BvL wordt afgegeven) is het op basis van deze bepalingen ook toegestaan zelf het onderhoud aan het betreffende luchtvaartuig uit te voeren. Vanwege de technische complexiteit van de Yak-52 is het uit veiligheidsoverwegingen niet gewenst voor het onderhouden van deze luchtvaartuigen dezelfde vrijheden toe te staan als bij amateurbouwvluchtvaartuigen en MLA's. Het onderhoud moet dan ook worden uitgevoerd overeenkomstig de (strengere) onderhoudsvoorschriften zoals die gelden voor luchtvaartuigen met een ICAO-BvL. In verband hiermee wordt in de Regeling onderhoud luchtvaartuigen de bepaling betreffende het toepassingsbereik van die regeling aangepast.

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld*