



Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 1 juli 2019, nr. IENW/BSK-2019/138789, tot wijziging van de Regeling bewijzen van bevoegdheid en bevoegdverklaringen voor luchtvaardenden 2001, de Regeling examinatoren voor luchtvaardenden 2004 en de Regeling opleidingsinstellingen voor luchtvaardenden 2001 in verband met de introductie van gyrokopter als aparte klasse luchtvaartuig en in verband met verwijzingen naar verordening (EU) 1178/2011

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op de artikelen 8, eerste lid, onderdeel a, 13, eerste lid, en 15, tweede lid, van het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart;

BESLUIT:

ARTIKEL I

De Regeling bewijzen van bevoegdheid en bevoegdverklaringen voor luchtvaardenden 2001 wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid wordt als volgt gewijzigd:

a. De begripsbepaling '*JAR FCL*: regeling inzake bewijzen van bevoegdheid opgesteld door de Joint Aviation Authorities (Joint Aviation Requirements Flight Crew Licensing)' vervalt.

b. De begripsbepaling '*minister*: Minister van Infrastructuur en Milieu' wordt vervangen door '*minister*: Minister van Infrastructuur en Waterstaat'.

2. In het tweede lid wordt onder verlettering van onderdeel c tot onderdeel d een nieuw onderdeel ingevoegd, luidende:

c. *GC*: de categorie gyrokopters (Gyrocopters);

B

Artikel 2, derde lid, vervalt.

C

Aan artikel 7, eerste lid, wordt, onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel c door een puntkomma, een onderdeel toegevoegd, luidende:

d. de bevoegdverklaring gyrokopter: 24 maanden.

D

Artikel 9 wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel d wordt na 'ervaring:' ingevoegd 'het hebben voldaan aan'.

2. In onderdeel e wordt voor 'de eisen voor afgifte' ingevoegd 'het hebben voldaan aan'.

3. In onderdeel f wordt voor 'de eisen voor afgifte' ingevoegd 'het hebben voldaan aan'.



E

Artikel 11 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het opschrift komt te luiden:

Artikel 11. RPL(A), RPL(H) en RPL(GC)

2. In de aanhef wordt 'RPL(A), respectievelijk RPL(H)' vervangen door 'RPL(A), RPL(H), respectievelijk RPL(GC)'.

3. In onderdeel a vervalt 'respectievelijk' en wordt na 'RPL(H) vliegopleiding' ingevoegd 'respectievelijk een RPL(GC) vliegopleiding'.

4. In onderdeel b wordt 'of, tot uiterlijk 8 april 2016, de eisen bedoeld in JAR-FCL 1.125(a), JAR-FCL 1.130 en bijlage 1 bij JAR-FCL 1.125, respectievelijk JAR-FCL 2.125(a), JAR-FCL 2.130 en bijlage 1 bij JAR-FCL 2.125' vervangen door 'voor gyrokopters aangevuld met de eisen bedoeld in bijlage 8 bij deze regeling.

5. In onderdeel e wordt voor 'de eisen voor afgifte' ingevoegd 'het hebben voldaan aan'.

F

In artikel 12 wordt in beide leden 'bijlage II' vervangen door 'bijlage I'.

G

In artikel 18, onderdeel b, vervalt 'of, tot uiterlijk 8 april 2016, de eisen, bedoeld in JAR-FCL 1.125 en JAR-FCL 2.225, respectievelijk Subdeel J van JAR-FCL 1 en JAR-FCL 2'.

H

Artikel 19 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het opschrift komt te luiden:

Artikel 19. Instructeursbevoegdverklaringen (A)/(H)/(GC) opleidingseisen

2. Voor de tekst wordt de aanduiding '1' geplaatst.

3. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:

2. De aanvrager van een RFI(GC) heeft voor toelating tot de opleiding voor RFI(GC) aan de opleidingsinstelling aangetoond:
 - a. houder te zijn van een geldig vliegbewijs RPL(GC), met RT;
 - b. te beschikken over kennis op CPL(A), dan wel CPL(H), niveau van de onderwerpen omschreven in bijlage 4a, respectievelijk bijlage 4b, bij deze regeling door met goed gevolg een theorie toelatingsexamen af te leggen;
 - c. te beschikken over praktische vaardigheden door met goed gevolg in de periode van zes maanden voorafgaand aan de start van de opleiding bij een RFI(GC) een praktijktoelatingsexamen af te leggen dat is gebaseerd op de eisen voor verlenging van een RPL(GC); en
 - d. te beschikken over ten minste 150 uur ervaring als gezagvoerder van een luchtvaartuig, bestaande uit ten minste 30 uur als gezagvoerder op een luchtvaartuig van de klasse gyrokopter, waarvan ten minste 5 uur in de zes maanden voorafgaand aan het praktijktoelatingsexamen en ten minste 20 uur als gezagvoerder tijdens overlandvluchten waarbij op ten minste vier verschillende luchtvaarterreinen is geland en gestart.

I

Artikel 20 wordt als volgt gewijzigd:

1. Voor de tekst wordt de aanduiding '1.' geplaatst.

2. In de aanhef wordt 'RFI(A), respectievelijk RFI(H)' vervangen door 'RFI(A), RFI(H), respectievelijk RFI(GC)'.



3. In onderdeel a wordt na 'gezagvoerder van een vliegtuig' ingevoegd ', helikopter of gyrokopter' en wordt na 'respectievelijk helikopter' ingevoegd 'of gyrokopter'.

4. In onderdeel c wordt 'JAR-FCL 1.345, respectievelijk JAR-FCL 2.320E' vervangen door 'Deel FCL.935'.

5. Onderdeel d komt te luiden:

d. ervaring:

- 1° voor opheffing van de beperking om geen verantwoordelijkheid te mogen dragen voor eerste solovluchten of eerste solo navigatievluchten, voor RFI(A), RFI(H), respectievelijk RFI(GC): 100 uur vlieg instructie en ten minste 25 solovluchten beoordelen en een aanbeveling van de houder van een RFI(A), een RFI(H), respectievelijk een RFI(GC) die als mentor optreedt;
- 2° voor uitbreiding van de bevoegdheid van RFI(A), RFI(H), respectievelijk RFI(GC), naar een andere klasse, respectievelijk naar een ander type, binnen de categorie: 15 vlieguren op een vliegtuig, helikopter of gyrokopter van de betreffende klasse, respectievelijk 15 vlieguren op een helikopter of gyrokopter van het betreffende type, binnen 12 maanden voorafgaand aan de uitbreiding;
- 3° voor uitbreiding van de bevoegdheid van RFI(A), respectievelijk RFI(H), naar een RFI(GC): RPL(GC) aangevuld met 15 vlieguren op een gyrokopter en praktijkexamen RFI(GC), beide afgelegd binnen 12 maanden voorafgaand aan de uitbreiding.

6. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:

2. De houder van een instructeursbevoegdverklaring FI(A) of FI(H) afgegeven overeenkomstig verordening (EU) 1178/2011 wordt geacht te voldoen aan de eisen gesteld in het eerste lid, onderdelen b en c. De in het kader van FI(A) of FI(H) gegeven uren vlieg instructie, beoordeelde solovluchten en behaalde vlieguren gelden als ervaring bedoeld in het eerste lid, onderdeel d.

J

Artikel 26 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het opschrift komt te luiden:

Artikel 26. Bijzondere bevoegdverklaringen in RPL(A)/(H)/GC)

2. De aanhef komt te luiden:

De eisen voor afgifte van een klassebevoegdverklaring in een RPL(A), RPL(H) of RPL(GC), respectievelijk een typebevoegdverklaring in een RPL(H) of RPL(GC), zijn:

3. Onderdeel b komt te luiden:

- b. bedrevenheidseisen voor SP(A) klassebevoegdverklaring, SP(H) klassebevoegdverklaring, of SP(GC) klassebevoegdverklaring, respectievelijk SP(H) typebevoegdverklaring, of SP(GC) typebevoegdverklaring bedoeld in Deel FCL.700 respectievelijk bijlage 2 bij deze regeling, waarbij het examen wordt afgelegd op een luchtvaartuig van de klasse, respectievelijk het type, waarvoor de bevoegdverklaring wordt aangevraagd.

K

In artikel 33 wordt in de aanhef 'RFI(A) en RFI(H)' vervangen door 'RFI(A), RFI(H) en RFI(GC)'.

L

In artikel 34 wordt 'Voor RFI(A) en RFI(H)' vervangen door 'Voor RFI(A), RFI(H) en RFI(GC)'.

M

Artikel 39 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het opschrift wordt na '**RPL(A)/(H)**' ingevoegd '**/(GC)**'.
2. De aanduiding '1' vervalt.



3. De aanhef komt te luiden:

De eisen voor verlenging van een klassebevoegdverklaring in een RPL(A), een RPL(H) of een RPL(GC), respectievelijk een typebevoegdverklaring in een RPL(H) of een RPL(GC) zijn:

4. Het tweede lid vervalt.

N

In artikel 40, eerste lid, wordt 'SE-SE' vervangen door 'SP-SE' en wordt ', RPL(SEP) en RPL(TM)' vervangen door 'en RPL(GC)'.
O

Aan bijlage 2 wordt de volgende tabel toegevoegd:

Bedrevenheidseisen voor gyrokopters	
SECTIE 1	1. Vertrek
	1.1. Vluchtvoorbereiding, waaronder inbegrepen: <ul style="list-style-type: none">• Documentatie• Bepalen van massa en zwaartepunt• Weersinformatie• NOTAM• Kennis luchtvaartuig
	1.2. Controles voor de start <ul style="list-style-type: none">• Intern• Extern
	1.3. Motor starten: <ul style="list-style-type: none">• Normaal• Storingen
	1.4. Taxiën Rotor management
	1.5. Controles voor vertrek: <ul style="list-style-type: none">• Motor opwarmen (indien van toepassing)
	1.6. Opstijgprocedure: <ul style="list-style-type: none">• Normaal volgens het vlieghandboek• Dwarswind (indien de omstandigheden dat toelaten)
	1.7. Klimmen: <ul style="list-style-type: none">• Vx/Vy• Bochten naar bepaalde koersen• Overgang naar horizontale vlucht
	1.8. Contact met ATC <ul style="list-style-type: none">• naleving, R/T-procedure
Sectie 2	2. Vliegtechniek (VMC)
	2.1. Rechthoekige horizontale vlucht bij diverse vliegsnelheden, waaronder begrepen vliegen bij kritisch lage vliegsnelheid
	2.2. Steile bochten <ul style="list-style-type: none">• 360° links en rechts bij 45° dwarshelling
	2.3. Bediening onder gebruikmaking van automatische piloot en stuurcommando-systeem (mag worden uitgevoerd in sectie 3) indien van toepassing
	2.4. Contact met ATC <ul style="list-style-type: none">• naleving, R/T-procedure
Sectie 3A	3A. „En route“-procedures VFR
	3A.1. Vliegplan, gegist bestek en kaartlezen
	3A.2. Aanhouden van hoogte, koers en snelheid bij verschillende snelheden
	3A.3. Oriëntatie, tijdplanning en herzien van ETA's
	3A.4. Gebruik van radionavigatiehulpmiddelen (indien van toepassing)

Bedrevenheidseisen voor gyrokopters	
	3A.5. Vluchtbeheersing • vluchtlog, • routinecontroles inclusief brandstof, • systemen, • ijsafzetting)
	3A.6. Contact met ATC • naleving, R/T-procedure
Sectie 4	\$. Aankomst
	4.1. Procedure bij aankomst op vliegveld
	4.2. Normale landing
	4.3. Landing met dwarswind (indien geschikte Omstandigheden)
	4.5. Glijlanding vanaf hoogstens 2 000' boven de baan?
	4.6. Doorstart vanaf de minimumhoogte
	4.7. Doorstart en landing 's nachts (indien van toepassing)
	4.8. Contact met ATC • naleving, R/T-procedure
Sectie 5	5. Abnormale en noodprocedures (Deze sectie kan worden gecombineerd met secties 1 t/m 4)
	5.1. Afgebroken start bij een redelijke snelheid
	5.2. Gesimuleerde motorstoring na opstijgen
	5.3. Gesimuleerde noodlanding zonder vermogen
	5.4. Gesimuleerde noodtoestanden: • brand of rook tijdens de vlucht, • systeemstoringen waar van toepassing
	5.5. Afzetten en herstarten van de motor (op een veilige hoogte indien uitgevoerd in het luchtvaartuig)
	5.6. Contact met ATC • naleving, R/T-procedure

P

Bijlage 5 wordt als volgt gewijzigd:

1. In lijst 1 vervallen de delen a. en b. alsmede de aanduiding 'c.' voor 'Micro Light Aeroplanes - Eénvlieger toegelaten'.

2. Lijst 2 komt als volgt te luiden:

2. : Lijst van klassebevoegdverklaringen zoals toegestaan in een RPL voor de categorie helikopters

Micro Light Helikopters - Eénvlieger toegelaten

1 Fabrikant	2 Helikopters	3	4 Bevoegdverklaring
Alle fabrikanten	Alle Micro Light Helikopters		MLH

3. Lijst 3 komt als volgt te luiden:

3. : Lijst van typebevoegdverklaringen zoals toegestaan in een RPL voor de categorie helikopters

1 Fabrikant	2 Helikopters	3	4 Bevoegdverklaring
Revolution -SE Piston-	MINI 500		MINI 500



4. De voetnoot en de toelichting onder lijst 3 vervallen.
5. Er worden een lijst 5 en een lijst 6 toegevoegd, luidende:

5. : Lijst van klassebevoegdverklaringen zoals toegestaan in een RPL voor de categorie gyrokoepers (GC)

1 Fabrikant	2 Anderen	3	4 Bevoegdverklaring
Alle fabrikanten	Alle lichte gyrokoepers		GC

6. : Lijst van typebevoegdverklaringen zoals toegestaan in een RPL voor de categorie gyrokoepers (GC)

1 Fabrikant	2 Gyrokoepers	3	4 Bevoegdverklaring
RAF			
-Gyrokoepers-	2000 GTX SE	Kitplane	RAF 2000 GTX SE

Q

Er wordt een bijlage toegevoegd, luidende:

BIJLAGE 8. BEHORENDE BIJ ARTIKEL 11 VAN DE REGELING BEWIJZEN VAN BEVOEGDHEID EN BEVOEGDVERKLARINGEN 2001

Theoretische kennis gyrokoepers:

1. Instructie met betrekking tot de gyrokoepers:
 - Operationele beperkingen van de gyrokoepers
 - Kennis van de werking van de rotor
 - Kennis van de werking van de schroef
 - Vliegmechanica
 - Aerodynamica op de motor
2. Operationele procedures:
 - Specifieke procedures met betrekking tot de gyrokoepers, risico's en gevaren
 - Noodprocedures
3. Vluchtbeheer en vluchtplanning:
 - Gewichts- en zwaartepuntbepaling
 - Belading
 - Power curve diagram
 - Hogesnelheidsdiagram
 - Berekening van het zwaartepunt
 - Vastlegging van de berekeningen
 - Vliegprestaties van de gyrokoepers
 - Vluchtplanning voor VFR-vluchten
 - Berekening van brandstof
 - Vluchtvoorbereiding
 - Luchtverkeersleiding en vluchtplanning tijdens de vlucht
4. Kennis van het luchtvaartuig:
 - Rotormast, rotor en rotorkop
 - Rotorhandling, inschakelen en vertragen
 - Motor en schroef
 - Cabine en stoelen
 - Landingsgestel, wielen, banden en remmen
 - Brandstofsysteem
 - Elektrische systemen
 - Instrumentendisplaysystemen
5. Navigatie:
 - Navigatie in de cockpit van de gyrokoepers
 - Gebruik van GPS /IPad/tablets
6. Vermijden van kritieke situaties:
 - Herstel uit een ongewone positie
 - Negatieve belasting
 - Lage snelheid
 - Start met een lage snelheid
 - Start met onvoldoende gebruik van de rotor
 - Zweven op een onvoldoende hoogte boven de grond



- Preventie/uitvoering van een oscillatievlucht
- Val naar voren
- Tegenwind in het algemeen
- Centrifugaaleffect van de rotor bij het rollen

ARTIKEL II

De Regeling examinatoren voor luchtvaardenden 2004 wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt de begripsbepaling '*minister: Minister van Infrastructuur en Milieu;*' vervangen door '*minister: Minister van Infrastructuur en Waterstaat;*'

2. Aan het tweede lid, wordt onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel c door een puntkomma een onderdeel toegevoegd, luidende:

d. GC: de categorie gyrokopters (Gyrocopters).

3. In het derde lid wordt 'Ministerie van Infrastructuur en Milieu' vervangen door 'Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat'.

B

Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:

1. Aan vliegers worden de volgende autorisaties afgegeven:

- a. RFE(A), RFE(H) dan wel RFE(GC), die de bevoegdheid geeft tot het afnemen van praktijkexamens en proeven van bekwaamheid voor de afgifte, verlenging en hernieuwde afgifte van een RPL(A), een RPL(H) dan wel een RPL(GC) inclusief de daarbij behorende bijzondere bevoegdverklaringen, indien is voldaan aan de eis van ten minste 500 vlieguren op vliegtuigen, helikopters dan wel gyrokopters, waaronder ten minste 100 uren vliegonderricht voor de afgifte van een RPL(A), RPL(H) dan wel RPL(GC) in de desbetreffende bijzondere bevoegdverklaring;
- b. RFIE(A), RFIE(H) dan wel RFIE(GC), die de bevoegdheid geeft tot het afnemen van praktijkexamens en proeven van bekwaamheid voor de afgifte van een RFE(A), RFE(H) dan wel RFE(GC) voor de desbetreffende bijzondere bevoegdverklaring, indien is voldaan aan de eis van minimaal 50 uren vliegonderricht voor de afgifte van RFI.

2. Onder vernummering van het tweede tot en met vierde lid tot vierde tot en met zesde lid worden twee leden ingevoegd, luidende:

2. De houders van een examinatorcertificaat FE(A) of FE(H) respectievelijk FIE(A) of FIE(H) afgegeven overeenkomstig verordening (EU) nr. 1178/2011 worden geacht te voldoen aan de eisen die gesteld worden aan de afgifte van een RFE(A) of RFE(H) respectievelijk RFIE(A) of RFIE(H) in onderdeel a respectievelijk onderdeel b van het eerste lid.
3. De houders van een examinatorcertificaat FE(A) of FE(H) respectievelijk FIE(A) of FIE(H) afgegeven overeenkomstig verordening (EU) nr. 1178/2011 worden geacht te voldoen aan de eisen die gesteld worden aan de afgifte van een RFE(GC) respectievelijk RFIE(GC) in onderdeel a respectievelijk onderdeel b van het eerste lid met betrekking tot het aantal vlieguren en uren vliegonderricht, indien zij in het bezit zijn van een geldig bewijs van bevoegdheid voor RPL(GC) en RFI(GC).

ARTIKEL III

De Regeling opleidingsinstellingen voor luchtvaardenden 2001 wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:



1. Het eerste lid wordt als volgt gewijzigd:

- a. De begripsbepaling 'gyroplane: helicopter als bedoeld in artikel 1 van het Besluit luchtvaartuigen 2008;' vervalt.
- b. De begripsbepaling 'minister: Minister van Infrastructuur en Milieu;' wordt vervangen door 'minister: Minister van Infrastructuur en Waterstaat;'.
c. In de alfabetische rangschikking van begripsbepalingen worden drie begripsbepalingen ingevoegd, luidende:
ATO: erkende opleidingsorganisatie (approved training organisation) als bedoeld in verordening (EU) 1178/2011;
DTO: verklaarde opleidingsorganisatie (declared training organisation) als bedoeld in verordening (EU) 1178/2011;
gyrokoopter: gyrokoopter als bedoeld in artikel 1 van het Besluit luchtvaartuigen 2008;

2. Het tweede lid komt te luiden:

- 2 In deze regeling wordt met de volgende toevoegingen bedoeld:
 - a. **A**: de categorie vliegtuigen (Aircraft);
 - b. **GC**: de categorie gyrokopters (Gyrocopters);
 - c. **H**: de categorie helikopters (Helicopters).

3. Het derde lid vervalt.

B

In artikel 3, eerste lid, wordt 'RPL(H)gyroplane' vervangen door 'RPL(H)MLH, RPL(GC)'.

C

Artikel 4, onderdeel a, wordt als volgt gewijzigd:

1. 'RPL(H)gyroplane' wordt vervangen door 'RPL(H)MLH of RPL(GC)'.
2. Onder 1° vervalt 'naam of model van'.

D

Aan artikel 5, derde lid, wordt toegevoegd ', of als de houder van de registratie een DTO dan wel een ATO is'.

E

In artikel 6 vervalt het tweede lid, onder vernummering van het derde en vierde lid tot tweede en derde lid.

F

Artikel 10 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid, onderdeel b, onder 1°, wordt 'JAR-FCL 1.261' vervangen door 'Deel FCL.725'.
2. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:
 3. Een DTO of ATO wordt geacht te voldoen aan de eisen bedoeld in het eerste lid, onderdeel a.

G

Bijlage 2 wordt als volgt gewijzigd:

1. De tekst onder het kopje **1. De opleiding voor RPL(A)** komt te luiden:

De opleiding voor RPL(A)MLA wordt aangeboden door een geregistreerde opleiding met instructeurs die in het bezit zijn van geldige RFI in hun RPL(A)MLA of geldig FI in hun PPL(A), CPL(A) of ATPL(A) en de klassebevoegdverklaring waarvoor ze instructie geven.

2. De tekst onder het kopje **2. De opleiding voor RPL(H)** komt te luiden:



De opleiding voor RPL(H) voor klasse- of type bevoegdverklaringen voor eenmotorige helikopters wordt aangeboden door een geregistreerde opleidingsinstelling met instructeurs die in het bezit zijn van een geldige RFI(H) in hun RPL(H) of FI in hun PPL(H), CPL(H) of ATPL(H) en de klasse- of typebevoegdverklaring waarvoor ze instructie geven.

3. Voor het kopje **3. De praktijkopleiding voor RPL(A)** wordt een tekst ingevoegd, luidende:

2a. De opleiding voor RPL(GC)

De opleiding voor RPL(GC) voor de klasse- of type bevoegdverklaringen voor eenmotorige gyrocopters wordt aangeboden door een geregistreerde opleidingsinstelling met instructeurs die in het bezit zijn van een geldige RFI(GC) in hun RPL(GC) dan wel geldig FI in hun PPL(A/H), CPL(A/H) of ATPL(A/H) alsmede de klasse- of typebevoegdverklaring waarvoor ze instructie geven en die met goed gevolg een praktijkexamen RFI(GC) hebben afgelegd.

4. Onder het kopje **3. De praktijkopleiding voor RPL(A)** wordt na de tweede rangschikkende letter 'b.' voor 'driehoeksvlucht' ingevoegd 'solo' en wordt 'een start en een landing' vervangen door 'een solo start en -landing'.

5. De zin onder het kopje **5. De theorieopleiding voor RPL(A)** komt te luiden:

De theorieopleiding voor het theorie-examen PPL(A) wordt verzorgd door een daartoe gekwalificeerde ATO of DTO.

6. De tekst onder het kopje **6. De praktijkopleiding voor RPL(H)** komt te luiden:

De praktijkopleiding voor elk type eenmotorige helikopter of voor de klasse MLH binnen het RPL(H) omvat ten minste 30 uur op het gewenste type eenmotorige helikopter of de klasse MLH, waarvan ten minste:

- a. 20 uur dubbelbesturingsonderricht (dit kan minder zijn bij leerling-vliegers die in aanmerking komen voor compensatie als bedoeld in de Regeling bewijzen van bevoegdheid en bevoegdverklaringen voor luchtvaardenden 2001);
- b. 5 uur solo; en
- c. i. één solo overlandvlucht waarbij op twee andere luchthavens wordt geland en gestart dan waarop men vertrekt; of
- ii. één solo driehoeksvlucht over een afstand van ten minste 100 km en daarnaast solo een start en een landing op ten minste drie verschillende terreinen.

Het opleidingsplan voor de praktijkopleiding voor RPL(H) voor een type opleiding of voor de klasse opleiding eenmotorige helikopters omvat ten minste:

- a. de vluchtvoorbereiding inclusief de berekening van de massa en het zwaartepunt, de voor-de-vlucht-inspectie van de helikopter en de staat van onderhoud;
- b. het gebruik van het luchtvaartterrein en het luchtverkeerscircuit, het vermijden van botsingen (voorzorgen en uitwijkprocedures);
- c. het besturen van de helikopter met behulp van het zicht naar buiten;
- d. starts, landingen, stilhangen, uitkijkbochten en normale overgangsvluchten van en naar stilhangen;
- e. noodprocedures, elementaire autorotaties, gesimuleerde motorstoring, herstel van grondresonantie indien relevant voor het type;
- f. zijwaartse en achterwaartse vlucht, bochten op de plek;
- g. autorotaties op een landingspunt, gesimuleerde landingen met motor idle, oefenen van noodlandingen. Gesimuleerde storingen van uitrusting en noodtoestandprocedures met betrekking tot storing van motoren, besturing, elektrische en hydraulische circuits; steile bochten;
- h. overgangsvluchten, snelle stops, manoeuvres uit de wind, landingen en starts op hellend terrein;
- i. vluchten met beperkt vermogen en beperkte ruimte inclusief het kiezen van en het opereren naar en van onvoorbereide plaatsen;
- j. overlandvlucht met visuele referentie, gegist bestek en waar beschikbaar, radionavigatiehulpmiddelen;
- k. het voorbereiden van vluchten van, naar en via verschillende luchtvaartterreinen, procedures met luchtverkeersdienstverlening.

7. In het kopje **7. De opleidingshelikopters of gyroplanes voor RPL(H)** en de tekst onder dit kopje vervalt 'of gyroplanes' in zowel de titel als de tekst en ook vervalt in de tekst 'inclusief gyroplane'.

8. De zin onder het kopje **8. De theorieopleiding voor RPL(H)** komt te luiden:



De theorieopleiding voor het theorie-examen PPL(H) wordt verzorgd door een daartoe gekwalificeerde ATO of DTO.

9. Aan bijlage 2 wordt een tekst toegevoegd, luidende:

9. De praktijkopleiding voor RPL(GC)

De praktijkopleiding elk type eenmotorige gyrokopter of voor de klasse gyrokopter binnen het RPL(GC) omvat ten minste 30 uur op het gewenste type eenmotorige gyrokopter of de klasse GC, waarvan ten minste:

- a. 20 uur dubbelbesturingsonderricht;
- b. 5 uur solo; en
- c.
 - i. één solo overlandvlucht waarbij op twee andere luchthavens wordt geland en gestart dan waarop men vertrekt; of
 - ii. één solo driehoeksvlucht over een afstand van ten minste 100 km en daarnaast een solostart en -landing op ten minste drie verschillende terreinen.

Het opleidingsplan voor de praktijkopleiding voor RPL(GC) omvat ten minste:

- a. de vluchtvoorbereiding inclusief de berekening van de massa en het zwaartepunt, de voor-de-vlucht-inspectie van de gyrokopter en de staat van onderhoud;
- b. wielblokprocedure, motor- en rotorstartprocedure evt. met de hand, taxiën met of zonder rotorrotatie, taxiën met rugwind, tegenwind en dwarswind;
- c. het gebruik van het luchtvaartterrein en het luchtverkeerscircuit, het vermijden van botsingen (voorzorgen en uitwijkprocedures);
- d. het besturen van de gyrokopter met behulp van het zicht naar buiten;
- e. rotormanagement bij de gyrokopter met draaiende motor, waaronder herstelprocedure bij flapping;
- f. start zonder wind, met tegenwind, dwarswind en short-field start gevolgd door motorstoring in grondeffect tijdens de start;
- g. gecoördineerde horizontale bochten, klimmende en dalende bochten en steile bochten, het klimmen met vol vermogen, maximum snelheid en het vliegen met minimaal vermogen; vliegen met lage snelheid aan de backside van de powercurve;
- h. normale landing met een flare, landing met een steile nadering, landing met doorstart, noodlanding (motor idle), doellanding, landing met vermogen en landing met minimaal vermogen (idle);
- i. het stoppen van de rotor, het stoppen van de motor en het veilig parkeren van de gyrokopter;

10. De opleidingsgyrokoepers voor RPL(GC)

De opleidingsinstelling zorgt voor een adequate vloot van opleidingsgyrokoepers die geschikt zijn voor de bedoelde opleiding en die zijn uitgerust en onderhouden volgens de geldende regels. Elke gyrokopter is voorzien van een dubbel besturingssysteem dat onafhankelijk kan worden gebruikt door de instructeur en de leerling. Een overzwenkbare besturing is niet acceptabel.

11. De theorieopleiding voor RPL(GC)

De opleidingsinstelling zorgt voor theorieonderwijs voor het theorie-examen op het niveau van PPL. Het theoriegedeelte kan gebaseerd zijn op PPL(A) of PPL(H) met de additionele training die de relevante verschillen met het vliegen van een gyrokopter bevat. Het theoretisch gedeelte van de training zal worden afgesloten met een examen, Deel FCL 120 is van overeenkomstige toepassing.

H

Bijlage 3 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het opschrift van Bijlage 3 komt te luiden:

BIJLAGE 3 BIJ ARTIKEL 10.1.B.3

2. Voor het kopje 'De opleiding voor RFI' wordt de aanduiding '1' geplaatst.
3. Voor het kopje 'De opleidingsinstelling' wordt de aanduiding '2' geplaatst.
4. Voor het kopje 'Toelatingseisen voor RFI' wordt de aanduiding '3' geplaatst.
5. Voor het kopje 'De theorieopleiding' wordt de aanduiding '4' geplaatst.



6. Voor het kopje '**Praktijkopleiding**' wordt de aanduiding '5' geplaatst.

ARTIKEL IV

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

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

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga*



TOELICHTING

Algemeen

Inleiding

Deze ministeriële regeling strekt tot wijziging van:

- de Regeling bewijzen van bevoegdheid en bevoegdverklaringen voor luchtvaardenden 2001;
- de Regeling examinatoren voor luchtvaardenden 2004; en
- de Regeling opleidingsinstellingen voor luchtvaardenden 2001.

De aanleiding hiertoe is de introductie van gyrokopter (GC) als aparte categorie luchtvaartuigen in het Besluit luchtvaartuigen 2008 en daarmee samenhangend het aparte vliegbrevet voor gyrokopters RPL(GC) in het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart. Voorheen waren gyrokopters een subcategorie van helikopters. Voor de brevettering betekent dit dat ook de koppeling met het recreatieve brevet voor helikopters (RPL(H)) is losgelaten. Met de onderhavige wijzigingen zijn de eisen vastgelegd die gesteld worden met betrekking tot vliegbrevetten, examinatoren en opleidingsinstellingen ten aanzien van het besturen van gyrokopters.

Verder zijn de drie regelingen aangepast aan Verordening (EU) nr. 1178/2011. Alle nog aanwezige referenties naar de Joint Aviation Regulations (JAR's) zijn vervangen door referenties naar bijlage 1 bij die verordening, Deel Flight Crew Licensing (FCL).

Wijzigingen Regeling bewijzen van bevoegdheid en bevoegdverklaringen voor luchtvaardenden 2001

De lijst van mogelijke typebevoegdheden voor het RPL(H)-brevet is aangepast: alle types die onder de EU-regelgeving vallen en dus met een EU-brevet moeten worden gevlogen zijn verwijderd.

Verder is een eenvoudige overstap voor instructeurs voor het recreatieve vliegtuigbrevet (RPL(A)) naar instructie op een gyrokopter mogelijk gemaakt. Hierdoor zijn de mogelijkheden om gyrokopterinstructeur te worden verruimd.

Ten slotte kan de opleiding tot gyrokopterpiloot nu zowel vanuit een vliegtuig- als vanuit een helikopterachtergrond worden aangevangen. In beide gevallen zal er een specifieke aanvulling moeten worden gevolgd gericht op het besturen van een gyrokopter. Omdat de opleiding voor vliegtuigpiloot minder zwaar en goedkoper is, werkt dit gunstig door in de kosten voor de opleiding voor gyrokopterpiloot.

Wijziging Regeling examinatoren voor luchtvaardenden 2004

Omdat de gyrokopter niet langer een subcategorie van de helikopter is, zijn hier de eisen ten aanzien van examinatoren voor gyrokopterpiloten apart vastgelegd.

De opleiding tot examiner voor gyrokopterpiloten en de eisen aan deze opleiding zijn niet veranderd; wel is het eenvoudiger geworden om als vliegtuigexaminator gyrokopterexaminator te worden.

Wijziging Regeling opleidingsinstellingen voor luchtvaardenden 2001

Er zijn aparte eisen ten aanzien van de opleiding voor het gyrokopterbrevet (RPL(GC)) ingevoerd, omdat dit brevet niet langer onderdeel van het helikopterbrevet uitmaakt. De opleiding tot gyrokopterpiloot en de eisen aan deze opleiding zijn niet veranderd, wel is het eenvoudiger geworden voor vliegtuiginstructeurs om gyrokopterinstructeur te worden.

Gereguleerde beroepen in de EU

De invoering van de verschillende bewijzen van bevoegdheid ten aanzien van de gyrokopter, betekent dat hiermee gereguleerde beroepen ontstaan als bedoeld in Richtlijn 2005/36/EG. De invoering van de verschillende bewijzen van bevoegdheid is noodzakelijk om kennis en kunde van de gebruikers te waarborgen en daarmee de openbare veiligheid. De regels beperken zich tot wat noodzakelijk is en sluiten aan bij de bestaande praktijk.

Toezicht en handhaving

Het toezicht op de naleving van de bepalingen op grond van de ministeriële regelingen die in de onderhavige regeling worden gewijzigd, is belegd bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: ILT). De onderhavige regeling is voor een handhaafbaarheids-, uitvoerbaarheids- en fraudebestendigheidstoets (HUF-toets) aan de ILT voorgelegd. De ILT heeft geconcludeerd, dat de regeling uitvoerbaar en handhaafbaar is. Uitbreiding van de capaciteit van de ILT is voor de regeling niet aan de orde. Voor de afgifte van bewijzen van bevoegdheid is Kiwa verantwoordelijk. Kiwa heeft aangegeven het



nieuwe bewijs van bevoegdheid in overeenstemming met de regelgeving binnen drie maanden te kunnen afgeven. Het proces voor het beoordelen van aanvragen hoeft hiervoor niet te worden aangepast.

Effecten op de administratieve lasten en nalevingskosten

Voor de brevetaanvragers, examinatoren en instructeurs voor een RPL/RFI(A)/(H)-brevet verandert er niets. Met betrekking tot RPL/RFI(GC) verandert de situatie voor deze groepen wel. Voor houders van bestaande brevetten zullen eventuele noodzakelijke wijzigingen op het brevet tot overeenstemming met de nieuwe regelgeving administratief worden afgedaan bij een eerstvolgende afgifte van het document. Voor toekomstige brevethouders zullen de kosten lager zijn en wordt het opleidingstraject eenvoudiger. Dit wordt bewerkstelligd omdat de gyrokopter niet langer onderdeel uitmaakt van de categorie RPL/RFI(H) maar als aparte categorie ook via RPL/RFI(A) opengesteld is.

Voor een piloot die reeds houder is van een RPL(A)/PPL(A) bevoegdheid wordt de aanvulling met een RPL(GC)-bevoegdheid iets eenvoudiger en goedkoper. Deze bespaart drie theorievakken van de overbrugging van RPL(A)/PPL(A) naar RPL(H)/PPL(H) die voorheen nodig was. De besparing in administratieve lasten bedraagt:

- Theorieonderwijs in drie vakken door de school (schatting € 500);
- Drie keer examengeld CBR à € 98 per vak.

De totale bespaarde administratieve lasten bedragen aldus $500 + 3 \times 98 = € 794$.

Voor een piloot die tevens instructeur is voor vliegtuigen, dus houder van een RFI(A)/FI(A)-bevoegdheid wordt de aanvulling met de RFI(GC) eenvoudiger.

Deze bespaart het volgen van de opleiding voor RFI(H). De besparing in administratieve lasten bedraagt:

- 80 uren theorie voor het verkrijgen van het kennis niveau CPL(H) (naar schatting ongeveer € 1.000);
- 15 praktijkuren voor het volgen van de opleiding instructeur à € 275 per uur;
- Praktijkexamens instructeur.

Totale administratieve lasten: $€ 1.000 + 15 \times € 275 = € 5.125$.

Voor een piloot die tevens examiner is, zit de besparing van de administratieve lasten voornamelijk in het traject om instructeur te worden voor de gyrokopter, zodat hij/zij vervolgens met voldoende ervaring als examiner kan gaan optreden.

De omvang van het aantal piloten dat getroffen wordt, is beperkt. Binnen Nederland zijn er momenteel enige tientallen potentiële gyrokopterpiloten. Tevens hebben enkele vliegtuiginstructeurs interesse om ook als gyrokopterinstructeur op te treden. Mogelijkerwijs willen zij op een later moment ook gyrokopterexaminator worden.

Internetconsultatie

Er is geen internetconsultatie verricht omdat de gevolgen van deze wijzigingen zeer beperkt zijn, in die zin dat het een activiteit betreft die slechts op zeer kleine schaal wordt uitgevoerd en niet wezenlijk verschilt van reeds bestaande vergelijkbare activiteiten. De regelgeving is tot stand gekomen na consultatie van het bedrijf dat de gyrokopters waarvoor deze regelgeving bedoeld is, ontwikkelt. Het bestaande gyrokopteropleidingscentrum en een potentieel gyrokopteropleidingscentrum waren ook bij dat overleg betrokken.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel I

Onderdelen A, B en G

- De JAR-FCL-regeling is niet meer van toepassing. De daarvoor in de plaats geldende regelgeving is opgenomen in verordening (EU) 1178/2011.
- Van de gelegenheid is gebruik gemaakt de nieuwe naam van het ministerie toe te passen.

Onderdeel C

Naar analogie met de bestaande geldigheidsduren van nationale bewijzen van bevoegdheid wordt een geldigheidsduur van 24 maanden voor de gyrokopterbevoegdverklaring vastgesteld.



Onderdeel D

Dit betreft een verduidelijking van de omschrijving van de eisen die gesteld worden aan de afgifte van een CPL(FB).

Onderdeel E

Het recreatief gyrokopterbrevet is opgenomen en de verwijzingen naar de JAR-FCL-regeling, die niet meer van toepassing is, zijn vervallen.

Onderdeel F

De categorieën luchtvaartuigen die niet onder Europese regelgeving vallen, voorheen de zogenaamde 'Bijlage II luchtvaartuigen' bij de oude basisverordening 216/2008¹, zijn in de nieuwe basisverordening 2018/1139² opgenomen in bijlage I. De verwijzing is hierop aangepast.

Onderdeel H

De wijzigingen betreffen het opnemen van voorschriften voor het behalen van een bevoegdverklaring tot gyrokopterinstructeur.

Om de opleiding tot vlieginstructeur (nationaal), ook wel Recreational Flight Instructor (RFI), te kunnen beginnen, is vereist dat de cursist kan aantonen dat hij over theoretische kennis beschikt op het niveau van het commercieel pilotenbrevet (CPL).

Om de mogelijkheden om gyrokopterinstructeur te worden te verruimen is de bevoegdverklaring apart geregeld. De toelatingseisen voor de opleiding tot gyrokopterinstructeur zijn gelijkwaardig aan die voor een instructeur voor een vliegtuig of helikopter. De opleiding voor de bevoegdheid om instructie te geven op een gyrokopter wordt opengesteld voor gyrokopterpiloten die de theoretische kennis hebben op het niveau van het CPL. Deze kennis kan aangetoond worden zowel voor vliegtuigen als voor helikopters. Het vliegen met een gyrokopter komt gedeeltelijk overeen met het vliegen met deze luchtvaartuigen. Beide vormen een adequate basis voor de instructeursopleiding.

Onderdeel I

De uitbreiding van een bestaande instructiebevoegdheid voor vliegtuigen of helikopters naar een instructiebevoegdheid voor gyrokopters is geregeld op een manier die analoog is aan de uitbreiding van deze bevoegdheid met een nieuwe klasse of type.

Tevens is er van de gelegenheid gebruik gemaakt om de criteria voor de uitbreiding van de instructiebevoegdheid tot vliegtuigen en helikopters gelijk te trekken. Het vliegen met een vliegtuig wordt niet geacht gecompliceerder te zijn dan het vliegen met een helikopter en de zwaardere eis met betrekking tot het aantal vliegreuren was daarom niet redelijk.

Daarnaast is opgenomen dat houders van de Europese instructeursbevoegdheid FI geacht worden te voldoen aan de gestelde eisen zodat zij niet nog eerst ook de nationale opleiding moeten doorlopen. Ten slotte is de verwijzing naar JAR-FCL vervangen door een verwijzing naar het betreffende onderdeel van verordening (EU) 1178/2011.

Onderdeel J

Om tot een apart gyrokopterbrevet te komen is de gyrokopterbevoegdverklaring nu separaat geregeld. Voor het RPL(GC)-brevet zijn de mogelijkheden voor zowel een klassebevoegdverklaring als een typebevoegdverklaring opgenomen.

Onderdeel K

Deze wijziging voorziet in verlenging van een bevoegdverklaring als gyrokopterinstructeur.

¹ 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 2008, L 79).

² Verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad van 4 juli 2018 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart, en tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 2111/2005, (EG) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 en de Richtlijnen 2014/30/EU en 2014/53/EU van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 552/2004 en (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad (PbEU 2018, L 212).



Onderdeel L

Met deze wijziging is geregeld welke eisen van toepassing zijn voor hernieuwde afgifte van een bevoegdverklaring als gyrocopterinstructeur.

Onderdeel M

Met deze wijzigingen zijn eisen voor verlenging van de typebevoegdverklaring ook van toepassing voor gyrocopters, en zijn de eisen voor verlenging van klassebevoegdheid ook van toepassing voor helikopters en gyrocopters.

Het tweede lid vervalt omdat sinds 8 april 2018 SEP en TMG alleen nog met een EU bewijs van bevoegdheid kunnen worden gevlogen.

Onderdeel N

Dit betreft herstel van een typefout. Bedoeld is single pilot - single engine (SP-SE). RPL(SEP) en RPL(TMG) vervallen omdat op deze sinds 8 april 2018 EU-regelgeving van toepassing is.

Onderdeel O

In de nieuw opgenomen tabel zijn de eisen vastgelegd voor afgifte van een bewijs van bevoegdheid als gyrocopterpiloot.

Onderdeel P

Deze bijlage is aangepast aan het zelfstandige RPL(GC). Daarnaast zijn alle typebevoegdverklaringen voor helikopters die inmiddels onder de Europese regelgeving voor piloten vallen hier verwijderd.

Onderdeel Q

In bijlage 8 is de vereiste theoriekennis voor het RPL(GC)-brevet vastgelegd.

Artikel II

Onderdeel A

De categorie gyrocopters is toegevoegd als een aparte categorie voor examinatoren. Van de gelegenheid is gebruik gemaakt de nieuwe naam van het ministerie toe te passen.

Onderdeel B

Met het oog op een aparte pilotenopleiding en vliegbrevet voor gyrocopters is ook het traject om gyrocopterexaminator te worden separaat geregeld. De toelatingsvoorwaarden voor de examinator voor een gyrocopter zijn gelijkwaardig aan die voor een examinator voor piloten van een vleugelvliegtuig respectievelijk een helikopter.

Daarnaast is opgenomen dat houders van het Europese examinatorcertificaat FE(A), FE(H), FIE(A) of FIE(H) afgegeven in overeenstemming met verordening (EU) 1178/2011 worden geacht te voldoen aan de nationale eisen, zodat zij naast de vliegreuen die zij hebben moeten maken voor een Europese certificaat niet nog eens extra vliegreuen hoeven te maken voor een nationaal bewijs van bevoegdheid.

Artikel III

Onderdelen A, B en C

Om tot een apart gyrocopterbrevet te komen is de specifieke gyrocopteropleiding separaat geregeld. De toelatingsvoorwaarden voor de opleiding tot gyrocopterpiloot zijn gelijkwaardig aan die voor de opleiding voor piloten voor een vleugelvliegtuig respectievelijk een helikopter.

Het in te dienen handboek (onderdeel C) dient als hardcopy te worden overlegd als de opleidingsinstelling dit handboek zelf ontwikkeld heeft. Indien het standaardboek van de KNVvL wordt gebruikt volstaat een referentie hiernaar.

Van de gelegenheid is gebruik gemaakt de nieuwe naam van het ministerie toe te passen.

Onderdeel D

Zolang de opleidingsinstelling beschikt over een Europees ATO of DTO certificaat, wordt zij geacht te voldoen aan de gestelde eisen.



Onderdeel E

De termijn waar het vervallen lid betrekking op had is inmiddels verlopen.

Onderdeel F

De betreffende Joint Aviation Regulations (JAR)-bepalingen zijn opgenomen in Deel FCL.725 van verordening (EU) 1178/2011.

Voor DTO's en ATO's wordt bepaald dat ze geacht worden te voldoen aan de gestelde eisen. De reden hiervoor is dat DTO's en ATO's al Europees gecertificeerd zijn.

Onderdeel G

Deze bijlage is aangepast aan het RPL(GC)-brevet als separaat bewijs van bevoegdheid. Dit betekent dat de regels voor gyrokopters apart zijn beschreven voor het RPL(GC)-brevet. Geregistreerde instellingen onder de JAR vallen nu als verklaring houdende instellingen onder de nationale regelgeving waarbij enkele bepalingen uit Deel FCL van verordening (EU) 1178/2011 van toepassing zijn. De bepalingen ten aanzien van de opleiding voor SEP en TMG vervallen omdat SEP en TMG sinds 8 april 2018 Europees zijn geregeld.

Om de opleiding tot vlieginstructeur (nationaal), ook wel Recreational Flight Instructor (RFI), te kunnen beginnen, is vereist dat de cursist kan aantonen dat hij over theoretische kennis beschikt op het niveau van het commercieel pilotenbrevet (CPL). Tot op heden had een opleidingsinstelling die de RFI-opleiding verzorgt de mogelijkheid om bij aanvang van de RFI-opleiding de theoretische kennis van de cursist zelf naar eigen inzicht vast te stellen. Deze manier van vaststellen van theoretische kennis op CPL-niveau was niet objectief, niet gestandaardiseerd en niet afgestemd op de manier waarop elders in Europa theoretische kennis op CPL-niveau wordt vastgesteld. De enige methode om dit onafhankelijk, gestandaardiseerd en objectief vast te stellen is door het behalen van de CPL-theorie-examens. Dit is nu ook zo ingevoerd.

Het invoegen van 'solo' in de tekst onder kopje 3 betreft een verduidelijking van de regeling: beide alternatieven worden solo uitgevoerd.

De theorieopleiding kan worden verzorgd door een ATO of DTO.

Onderdeel H

De verwijzing naar de artikelen waar deze bijlage 3 bij hoort is nu opgenomen.

Artikel IV

Voor een goede uitvoering van de regelgeving met betrekking tot gyrokopters is het wenselijk dat de onderhavige wijzigingsregeling zo spoedig mogelijk in werking treedt na inwerkingtreding van *het Besluit tot wijziging van het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart en het Besluit luchtvaartuigen 2008 in verband met nadere regels ten aanzien van bewijzen van bevoegdheid voor gyrokopters* (Stb. 2019, 154).

Hiermee wordt afgeweken van de vaste verandermomenten. De grond hiervoor is Ar. 4.17, vijfde lid, onderdeel a. De direct belanghebbende partijen hebben baat bij een zo spoedig mogelijke inwerkingtreding en zouden economisch nadeel ondervinden wanneer inwerkingtreding op een later tijdstip plaatsvindt. Ook voor andere betrokken partijen zoals de ILT en het KIWA is een afwijkende inwerkingtredingsdatum niet nadelig. Verder betreft het twee opleidingsinstellingen met slechts enkele instructeurs en examinatoren. Daarnaast zou het voor een goede overgang onwenselijk zijn wanneer de verschillende wijzigingsregelgevingen aangaande gyrokopters op sterk uiteenlopende momenten in werking zouden treden.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga*