



## Informatieblad

# Inzet Annex I luchtvaartuigen (Voor training en onderhoud vliegvaardigheid)

In de Europese (EU) regelgeving is het gebruik van "Annex I" luchtvaartuigen mogelijk gemaakt voor het onderhouden en verkrijgen van EU brevetten en bevoegdheden. Onder 'Annex I' luchtvaartuigen worden de toestellen bedoeld die buiten de reikwijdte van de Basisverordening<sup>1</sup> vallen. Dit informatieblad geeft een toelichting op de volgende aspecten:

1. Onderscheid Annex I luchtvaartuigen
2. Inzet Annex I luchtvaartuigen voor onderhoud vliegvaardigheid
3. Inzet Annex I luchtvaartuigen voor training
4. Creditering gevlogen uren op Annex I luchtvaartuigen voor opleidingen

### 1. Onderscheid Annex I luchtvaartuigen

In de Basisverordening worden verschillende Annex I luchtvaartuigen onderscheiden. Een overzicht is gegeven in Annex I van de Basisverordening (zie bijlage 1). Daarom wordt ook gesproken over "Annex I" luchtvaartuigen. Voor dit informatieblad is het volgende onderscheid van Annex I luchtvaartuigen van belang:

- Historische luchtvaartuigen
- Research luchtvaartuigen
- Amateurbouwluchtvaartuigen
- Voormalig militaire luchtvaartuigen
- Microlichte luchtvaartuigen (waaronder Micro Light Aeroplanes (MLA) en Micro Light Helicopters (MLH))
- Overige Annex I luchtvaartuigen

Zie bijlage 2 voor een verdere specificatie.

### 2. Inzet Annex I luchtvaartuigen voor onderhoud vliegvaardigheid

Uren gemaakt op een Annex I luchtvaartuig tellen mee voor het onderhoud van een EU brevet.<sup>2</sup> Voorwaarden voor recentheid of voor verlenging van een EU brevet vereisen een minimum aantal vliegen in de laatste 24 maanden of de laatste 12 maanden voor het verlopen van een bevoegdverklaring<sup>3</sup>. Uren gemaakt op een Annex I luchtvaartuig binnen deze periode tellen hiervoor mee. Ter illustratie betreft dit:

<sup>1</sup> EU Verordening 2018/1139 (Basisverordening)

<sup>2</sup> AMC1 FCL.140.A; FCL.140.S; FCL.740.A(b)(1)(ii); AMC1 BFCL.160; AMC1 SFCL.160; voor microlichte luchtvaartuigen mede op grond van Basisverordening artikel 2(8) lid a.

<sup>3</sup> Specifieke voorwaarden zijn terug te vinden in Part-FCL (FCL.740; FCL.740.A; FCL.740.H; FCI.740.PL; FCI.740.As), Part-BFCL (BFCL.160) en Part-SFCL (SFCL.160).



- Historische luchtvaartuigen
- Research luchtvaartuigen
- Amateurbouwluchtvaartuigen
- Voormalig militaire luchtvaartuigen
- Microlichte luchtvaartuigen
- Overige Annex I luchtvaartuigen

Randvoorwaarde is dat de uren zijn gemaakt op een Annex I luchtvaartuig van dezelfde categorie, dezelfde klasse en met dezelfde vliegeigenschappen/karakteristieken als de EU bevoegdverklaring waarvoor de uren meetellen. Ter illustratie: uren gemaakt op een MLA klasse Single Engine Piston (SEP) met vaste vleugel en een driepuntlandingsgestel kunnen meetellen voor recentheid en verlenging van een klassebevoegdverklaring SEP in een EU brevet in de categorie "Aeroplane". Uren gemaakt op een MLA trike kunnen hiervoor echter niet meetellen.

**De instructie- en of examenvlucht die nodig is voor recentheid, verlenging of hernieuwde afgifte van een EU brevet kan niet op een Annex I toestel worden gemaakt.** Een uitzondering hiervoor geldt voor historische luchtvaartuigen, experimentele luchtvaartuigen en voormalig militaire luchtvaartuigen. Zie hiervoor "Inzet Annex I luchtvaartuigen voor training".

### 3. Inzet Annex I luchtvaartuigen voor training

Een Approved Training Organisation (ATO) of een Declared Training Organisation (DTO) kan de volgende Annex I luchtvaartuigen, zoals hierboven weergegeven onder "Onderscheid Annex I luchtvaartuigen", onder voorwaarden inzetten voor opleiding en training voor het verkrijgen of onderhouden<sup>4</sup> van EU bewijzen van bevoegdheid<sup>5</sup>:

- Historische luchtvaartuigen
- Research luchtvaartuigen
- Voormalig militaire luchtvaartuigen

**Inzet van amateurbouwluchtvaartuigen, microlichte luchtvaartuigen en overige Annex I luchtvaartuigen is niet toegestaan.** Inzet van amateurbouwluchtvaartuigen is niet mogelijk op grond van nationale regelgeving<sup>6</sup>. Inzet van microlichte luchtvaartuigen en overige Annex I luchtvaartuigen is uitgesloten in EU wetgeving<sup>7</sup>. Inzet van MLA's en MLH's voor EU opleidingen en training is dus niet mogelijk.

#### 3.1 Voorwaarden

Historische luchtvaartuigen, experimentele luchtvaartuigen en voormalig militaire luchtvaartuigen kunnen voor opleiding en training voor het verkrijgen of onderhouden van EU bewijzen van bevoegdheid worden ingezet onder de volgende voorwaarden:

- De opleiding wordt gegeven door een ATO of DTO;
- Voor de opleiding wordt een EU gecertificeerde instructeur ingezet;
- Voor de inzet van het Annex I luchtvaartuig is autorisatie verkregen door ILT.

<sup>4</sup> Bedoeld is de trainingsvlucht voor het onderhouden van de bevoegdheid

<sup>5</sup> Op grond van ORA.ATO.135 (a) en DTO.GEN.240 (a). Zie bijlage 3 en 4.

<sup>6</sup> Dit wordt uitgesloten in de Regeling amateurbouwluchtvaartuigen, artikel 6 lid 1 b: "Een amateurbouwluchtvaartuig mag in ieder geval niet worden gebruikt voor vlieglessen."

<sup>7</sup> Dit wordt uitgesloten in de artikelen ORA.ATO.135 (a) en DTO.GEN.240 (a). In deze artikelen is gespecificeerd dat "Aircraft that fall under points (a), (b), (c) or (d) of Annex I to Regulation (EU) 2018/1139" onder voorwaarden voor EU training mogen worden ingezet. Microlichte luchtvaartuigen vallen onder "point (e) of Annex I to Regulation (EU) 2018/1139".



### 3.2 Evaluatie

Om autorisatie van ILT te verkrijgen moet een evaluatieproces worden doorlopen. Doel van dit evaluatieproces is vast te stellen dat er bij de inzet van het betreffende Annex I luchtvaartuig sprake is van een vergelijkbaar veiligheidsniveau als bij de inzet van luchtvaartuigen die op grond van bijlage II (luchtwaardigheidseisen) van de Basisverordening mogen worden ingezet.

Om autorisatie te verkrijgen dient de ATO of DTO een aanvraag in bij ILT. Voor de ATO gebeurt dit via de gebruikelijke "prior approval procedure"; voor een DTO via de declaratieprocedure. De beoordeling van de aanvraag wordt getarifeerd als "overige aanvraag". In beide gevallen is autorisatie vereist voordat het luchtvaartuig voor training kan worden ingezet. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen luchtvaartuigen met een bewijs van luchtwaardigheid (BvL) afgegeven op grond van de standaarden van de International Civil Aviation Organisation (ICAO) en luchtvaartuigen zonder een ICAO BvL.

#### 3.2.1 Annex I Luchtvaartuig met ICAO BvL

Bij de aanvraag dient de ATO of DTO aan te tonen dat sprake is van een vergelijkbaar veiligheidsniveau. Daarvoor moet het formulier in bijlage 5 (luchtvaartuig met ICAO BvL) met de aanvraag worden meegestuurd.

Voor het indienen van de aanvraag wordt een evaluatie uitgevoerd door een FI die door de HT van de betreffende ATO of DTO is aangewezen. De FI dient bevoegd te zijn om het betreffende Annex I luchtvaartuig te vliegen. Ook dient de FI bevoegd te zijn de opleiding te verzorgen waarvoor het luchtvaartuig zal worden ingezet. De FI dient vast te stellen dat het luchtvaartuig geschikt en uitgerust is voor de opleiding waarvoor het toestel zal worden ingezet en dat een gelijkwaardig veiligheidsniveau kan worden gewaarborgd. De evaluatie wordt meegestuurd met de aanvraag en verantwoord via het formulier in bijlage 5.

ILT zal de aanvraag eerst on-desk beoordelen. Mogelijk kan daarna een verificatie op locatie plaatsvinden.

Indien door ILT op basis van de evaluatie wordt vastgesteld dat de inzet van het Annex I luchtvaartuig leidt tot een gelijkwaardig veiligheidsniveau zal ILT een autorisatie afgeven. Deze autorisatie wordt specifiek per ATO of DTO, per registratie en per opleiding verstrekt. Autorisaties zijn niet uitwisselbaar. Na autorisatie door ILT kan het betreffende toestel worden ingezet voor opleiding en training voor het verkrijgen of onderhouden van een EU brevet.

#### 3.2.2 Annex I Luchtvaartuig zonder ICAO BvL

Bij de aanvraag dient de ATO of DTO aan te tonen dat sprake is van een vergelijkbaar veiligheidsniveau. Daarvoor moet het formulier in bijlage 6 (luchtvaartuig zonder ICAO BvL) deel I met de aanvraag worden meegestuurd.

ILT zal de aanvraag eerst on-desk beoordelen. Wanneer ILT kan instemmen met deel I van de aanvraag maakt ILT dit bekend aan de ATO of DTO. Daarna wijst de HT van de ATO of DTO een FI aan voor een aanvullende evaluatie. Deze evaluatie wordt nadrukkelijk uitgevoerd nadat ILT met deel I van de aanvraag heeft ingestemd. De FI dient bevoegd te zijn om het betreffende Annex I luchtvaartuig te vliegen. Ook dient de FI bevoegd te zijn de opleiding te verzorgen waarvoor het luchtvaartuig zal worden ingezet. De FI dient vast te stellen dat het luchtvaartuig geschikt en uitgerust is voor de opleiding waarvoor het toestel zal worden ingezet en dat een gelijkwaardig veiligheidsniveau kan worden gewaarborgd. De aanvullende evaluatie wordt aan ILT toegestuurd en verantwoord via het formulier in bijlage 6 deel II. Vervolgens zal ILT de on-desk verificatie continueren.



Na de on-desk evaluatie zal een verificatie op locatie plaatsvinden. Indien door ILT op basis van de evaluatie wordt vastgesteld dat de inzet van het Annex I luchtvaartuig leidt tot een gelijkwaardig veiligheidsniveau zal ILT een autorisatie afgeven. Deze autorisatie wordt specifiek per ATO of DTO, per registratie en per opleiding verstrekt. Autorisaties zijn niet uitwisselbaar. Na autorisatie door ILT kan het betreffende toestel worden ingezet voor opleiding en training voor het verkrijgen of onderhouden van een EU brevet.

#### 4. Creditering gevlogen uren op Annex I luchtvaartuigen voor opleidingen

Uren gevlogen op Annex I luchtvaartuigen (zoals weergegeven onder "onderscheid Annex I luchtvaartuigen") mogen in beperkte mate meetellen voor vrijstelling van de opleiding voor het behalen van een Light Aircraft Pilot Licence (LAPL). Dit ter beoordeling aan de ATO of DTO op grond van de voorwaarden in FCL.110.A (c)<sup>8</sup> en FCL.110.H (b)<sup>9</sup>.

Randvoorwaarde is dat de uren zijn gemaakt op een Annex I luchtvaartuig van dezelfde categorie, dezelfde klasse en met dezelfde vliegeigenschappen/karakteristieken als de EU bevoegdverklaring waarvoor de vrijstelling wordt ingezet. Ter illustratie: uren gemaakt op een MLA klasse SEP met vaste vleugel en een driepuntlandingsgestel kunnen meetellen bij deze vrijstelling voor een LAPL(A). Uren gemaakt op een MLA trike kunnen hiervoor niet meetellen.

#### 5. Afkortingen

AMC	Acceptable Means of Compliance
ATO	Approved Training Organisation
BvL	Bewijs van Luchtwaardigheid
DTO	Declared Training Organisation
EU	Europese Unie
FI	Flight Instructor
HT	Head of Training
ICAO	International Civil Aviation Organisation
ILT	Inspectie Leefomgeving en Transport – Luchtvaart
LAPL	Light Aircraft Pilot Licence
MLA	Micro Light Aeroplane
MLH	Micro Light Helicopter
SEP	Single Engine Piston

---

Dit is een uitgave van:

[Inspectie Leefomgeving en Transport](#)  
Postbus 16191 | 2500 BD Den Haag

T 088 489 00 00  
[www.ilent.nl](http://www.ilent.nl)  
[@InspectieLenT](#)  
Juni 2020

---

<sup>8</sup> Crediting. Applicants with prior experience as PIC may be credited towards the requirements of point (a). The amount of credit shall be decided by the DTO or the ATO where the pilot undergoes the training course, on the basis of a pre-entry flight test, but shall in any case: (1) not exceed the total flight time as PIC; (2) not exceed 50 % of the hours required in point (a); (3) not include the requirements of point (a)(2).

<sup>9</sup> Crediting. Applicants with prior experience as PIC may be credited towards the requirements of point (a). The amount of credit shall be decided by the DTO or the ATO where the pilot undergoes the training course, on the basis of a pre-entry flight test, but shall in any case: (1) not exceed the total flight time as PIC; (2) not exceed 50 % of the hours required in point (a); (3) not include the requirements of point (a)(2).



## BIJLAGE 1 – Basisverordening (Regulation (EU) 2018/1139)

### ARTICLE 2 – SCOPE

...

3. This Regulation shall not apply to:

(a) aircraft, and their engines, propellers, parts, non-installed equipment and equipment to control aircraft remotely, while carrying out military, customs, police, search and rescue, firefighting, border control, coastguard or similar activities or services under the control and responsibility of a Member State, undertaken in the public interest by or on behalf of a body vested with the powers of a public authority, and the personnel and organisations involved in the activities and services performed by those aircraft;

(b) aerodromes or parts thereof, as well as equipment, personnel and organisations, that are controlled and operated by the military;

(c) ATM/ANS, including systems and constituents, personnel and organisations, that are provided or made available by the military;

*(d) the design, production, maintenance and operation of aircraft the operation of which involves low risk for aviation safety, as listed in Annex I, and to the personnel and organisations involved therein, unless the aircraft has been issued, or has been deemed to have been issued, with a certificate in accordance with Regulation (EC) No 216/2008.*

As regards point (a), Member States shall ensure that activities and services performed by the aircraft referred to in that point are carried out with due regard to the safety objectives of this Regulation. Member States shall also ensure that, where appropriate, those aircraft are safely separated from other aircraft.

Without prejudice to the obligations of Member States under the Chicago Convention, aircraft covered by Annex I to this Regulation and registered in a Member State may be operated in other Member States, subject to the agreement of the Member State in the territory of which the operation takes place. Such aircraft may also be maintained, and their design may be modified, in other Member States, provided that such design modifications and such maintenance activities are carried out under the oversight of the Member State where the aircraft is registered and in accordance with procedures established by the national law of that Member State.

...

8. A Member State may decide to exempt from this Regulation the design, production, maintenance and operation activities in respect of one or more of the following categories of aircraft:

(a) aeroplanes, other than unmanned aeroplanes, which have no more than two seats, measurable stall speed or minimum steady flight speed in landing configuration not exceeding 45 knots calibrated air speed and a maximum take-off mass (MTOM), as recorded by the Member State, of no more than 600 kg for aeroplanes not intended to be operated on water or 650 kg for aeroplanes intended to be operated on water;

(b) helicopters, other than unmanned helicopters, which have no more than two seats and a MTOM, as recorded by the Member State, of no more than 600 kg for helicopters not intended to be operated on water or 650 kg for helicopters intended to be operated on water;

(c) sailplanes, other than unmanned sailplanes, and powered sailplanes, other than unmanned powered sailplanes, which have no more than two seats and a MTOM, as recorded by the Member State, of no more than 600 kg.



However, as regards the categories of aircraft referred to in the first subparagraph Member States may not take such a decision concerning aircraft in respect of which a certificate has been issued, or has been deemed to have been issued, in accordance with Regulation (EC) No 216/2008 or with this Regulation, or in respect of which a declaration has been made in accordance with this Regulation.

...

#### **ANNEX I AIRCRAFT REFERRED TO IN POINT (D) OF ARTICLE 2(3)**

1. Categories of manned aircraft to which this Regulation does not apply:

(a) historic aircraft meeting the following criteria:

(i) aircraft whose:

- initial design was established before 1 January 1955, and
- production has been stopped before 1 January 1975; or

(ii) aircraft having a clear historical relevance, related to:

- a participation in a noteworthy historical event,
- a major step in the development of aviation, or
- a major role played into the armed forces of a Member State; or

(b) aircraft specifically designed or modified for research, experimental or scientific purposes, and likely to be produced in very limited numbers;

(c) aircraft, including those supplied in kit form, where at least 51 % of the fabrication and assembly tasks are performed by an amateur, or a non-profit making association of amateurs, for their own purposes and without any commercial objective;

(d) aircraft that have been in the service of military forces, unless the aircraft is of a type for which a design standard has been adopted by the Agency;

(e) aeroplanes having measurable stall speed or the minimum steady flight speed in landing configuration not exceeding 35 knots calibrated air speed (CAS), helicopters, powered parachutes, sailplanes and powered sailplanes, having no more than two seats and a maximum take-off mass (MTOM), as recorded by the Member States, of no more than:

	Aeroplane/Helicopter/ Powered parachute/ powered sailplanes	Sailplanes	Amphibian or floatplane/ helicopter	Airframe mounted total recovery parachute
Single-seater	300 kg MTOM	250 kg MTOM	Additional 30 kg MTOM	Additional 15 kg MTOM
Two-seater	450 kg MTOM	400 kg MTOM	Additional 45 kg MTOM	Additional 25 kg MTOM
When an amphibian or a floatplane/helicopter is operating both as a floatplane/helicopter and as a land plane/helicopter, it must fall below the applicable MTOM limit.				

(f) single and two-seater gyroplanes with a MTOM not exceeding 600 kg;

(g) replicas of aircraft meeting the criteria of points (a) or (d), for which the structural design is similar to the original aircraft;

(h) balloons and airships having a single or double occupancy and a maximum design volume of, in the case of hot air not more than 1 200 m<sup>3</sup>, and in the case of other lifting gas not more than 400 m<sup>3</sup>;



(i) any other manned aircraft which has a maximum empty mass, including fuel, of no more than 70 kg.

2. Furthermore, this Regulation shall not apply to:

(a) tethered aircraft with no propulsion system, where the maximum length of the tether is 50 m, and where:

- (i) the MTOM of the aircraft, including its payload, is less than 25 kg, or
- (ii) in the case of a lighter-than-air aircraft, the maximum design volume of the aircraft is less than 40 m<sup>3</sup>;

(b) tethered aircraft with a MTOM of no more than 1 kg.



## BIJLAGE 2 – Onderscheid Annex I luchtvaartuigen

### 1. Historische luchtvaartuigen

Dit betreft luchtvaartuigen die aan de volgende criteria voldoen:

- i) luchtvaartuigen waarvan:
  - het oorspronkelijke ontwerp dateert van vóór 1 januari 1955, en
  - de productie is stopgezet vóór 1 januari 1975; of
- ii) luchtvaartuigen met een duidelijk historisch belang, dat verband houdt met:
  - deelname aan een opmerkelijke historische gebeurtenis,
  - een belangrijke stap in de ontwikkeling van de luchtvaart, of
  - een belangrijke rol in de strijdkrachten van een lidstaat

### 2. Research luchtvaartuigen

Dit betreft luchtvaartuigen die specifiek ontworpen of gewijzigd zijn voor onderzoek, experimentele of wetenschappelijke doeleinden en die naar verwachting in zeer kleine hoeveelheden zullen worden geproduceerd.

### 3. Amateurbouw luchtvaartuigen

Dit betreft luchtvaartuigen, waaronder als bouw pakket geleverde luchtvaartuigen, waarvan ten minste 51 % van de fabricage- en assemblagetaken wordt uitgevoerd door een niet-beroepsbeoefenaar of een non-profitorganisatie van niet-beroepsbeoefenaars, voor eigen gebruik en zonder enig commercieel doel.

### 4. Voormalig militaire luchtvaartuigen

Dit betreft voormalig militaire luchtvaartuigen, tenzij het een type luchtvaartuig betreft waarvoor EASA een ontwerpnorm heeft vastgesteld.

### 5. Microlichte luchtvaartuigen (waaronder MLA's)

Dit betreft vliegtuigen die in landingsconfiguratie een meetbare overtreknelheid of minimale constante vliegsnelheid van hoogstens 35 knopen gekalibreerde luchtsnelheid (Calibrated Air Speed, CAS) hebben, helikopters, paramotors, zweefvliegtuigen en gemotoriseerde zweefvliegtuigen met niet meer dan twee zitplaatsen en met een door de lidstaten geregistreerde maximumstartmassa (Maximum Take Off Mass, MTOM), van niet meer dan:

	Vliegtuig/ Helikopter/ Paramotor/ gemotoriseerde zweefvliegtuigen	Zweefvliegtuigen	Amfibie- of drijfvliegtuig/ helikopter	Op het airframe gemonteerd Total Recovery Parachute System
Met één zitplaats	300 kg MTOM	250 kg MTOM	30 kg MTOM extra	15 kg MTOM extra
Met twee zitplaatsen	450 kg MTOM	400 kg MTOM	45 kg MTOM extra	25 kg MTOM extra
Wanneer een amfibie- of een drijfvliegtuig/helikopter dienst doet als drijfvliegtuig/helikopter en als landvliegtuig/helikopter, moet het onder de toepasselijke MTOM-grens blijven.				

### 6. Overige Annex I luchtvaartuigen

Dit betreft:

- a) gyrocopters met één of twee zitplaatsen, met een MTOM die niet hoger is dan 600 kg;
- b) replica's van luchtvaartuigen die voldoen aan de criteria historisch of voormalig militair luchtvaartuig, waarvan het structureel ontwerp gelijk is aan het oorspronkelijke luchtvaartuig;
- c) ballonnen en luchtschepen met één of twee plaatsen en die zijn ontworpen voor een maximumvolume van, voor heteluchtballoon ten hoogste 1200 m<sup>3</sup> en voor ander gas van ten hoogste 400 m<sup>3</sup>;
- d) elk ander bemand luchtvaartuig met een maximale lege massa, inclusief brandstof, van hoogstens 70 kg;
- e) met een kabel vastgemaakte luchtvaartuigen zonder aandrijfsysteem, wanneer de kabel ten hoogste 50 m lang is, en: i) de MTOM van het luchtvaartuig, nuttige lading meegerekend, minder dan 25 kg bedraagt, ii) bij een luchtvaartuig lichter dan lucht, het luchtvaartuig is ontworpen voor een maximumvolume van minder dan 40 m<sup>3</sup>;
- f) met een kabel vastgemaakte luchtvaartuigen met een MTOM van niet meer dan 1 kg.





## BIJLAGE 3 – Voorschriften Part-ORA (EU regulation 1178/2011)

### Part-ORA

#### ORA.ATO.135

(a) The ATO shall use an adequate fleet of training aircraft or FSTDs appropriately equipped for the training courses provided. The fleet of aircraft shall be composed of aircraft that comply with all requirements defined in Regulation (EU) 2018/1139. Aircraft that fall under points (a), (b), (c) or (d) of Annex I to Regulation (EU) 2018/1139, may be used for training if all of the following conditions are met:

- (1) during an evaluation process the competent authority has confirmed a level of safety comparable to the one defined by all essential requirements laid down in Annex II to Regulation (EU) 2018/1139;
- (2) the competent authority has authorised the use of the aircraft for training in the ATO.

...

#### AMC3 ORA.ATO.135 Training aircraft and FSTDs

##### EVALUATION PROCESS

Two cases for the evaluation process of Annex-I aircraft are distinguished:

(a) Annex-I aircraft that hold an ICAO-level certificate of airworthiness (CoA)

(1) To support the evaluation process performed by the competent authority and provide the competent authority with sufficient data related to the aircraft in question, an instructor who is qualified in accordance with Annex I (Part-FCL) to Regulation (EU) No 1187/2011 and nominated by the head of training (HT) of the ATO should assess that the aircraft is appropriately equipped and suitable for the training courses provided. The result of this assessment should be submitted to the competent authority and may be included already in the application for the authorisation.

(2) During the evaluation process, the competent authority should consider aircraft that hold a CoA issued in accordance with Annex 8 to the Chicago Convention to provide a level of safety comparable to that required by Annex II to the Basic Regulation, unless the competent authority determines that the airworthiness requirements used for certification of the aircraft, or the service experience, or the safety system of the State of design, do not provide for a comparable level of safety.

(b) Annex-I aircraft that do not hold an ICAO-level CoA

Before the inclusion of these aircraft in the fleet of an ATO and their use in training to obtain Part-FCL licences and ratings, the ATO should apply for the authorisation to the competent authority that should perform the evaluation process in the following order:

(1) Initial assessment by the competent authority and criteria taken into consideration The competent authority should take into account the following criteria (non-exhaustive list):

- (i) national airworthiness requirements based on which the aircraft CoA was issued;
- (ii) aircraft similarities to a certified variant;
- (iii) aircraft with a satisfactory in-service experience as training aircraft;
- (iv) simple and conventional aircraft design;
- (v) aircraft that does not have hazardous design features or details, judging by experience;
- and
- (vi) operable aircraft systems, equipment, and appliances that do not require exceptional skills or strength.



(2) Additional assessment by a qualified instructor

To support the evaluation process performed by the competent authority and provide the competent authority with sufficient data related to the aircraft in question, after the positive initial assessment by the competent authority as per point (1), an instructor who is qualified in accordance with Part-FCL and nominated by the HT of the ATO should show through an evaluation report that the aircraft is appropriately equipped and suitable for the training courses provided. That evaluation report should consider all of the following criteria:

- (i) the aircraft should be safely controllable and manoeuvrable under all anticipated operating conditions, including after failure of one or more propulsion systems;
- (ii) the aircraft should allow for a smooth transition from one flight phase to another without requiring exceptional piloting skills, alertness, strength, or workload under any probable operating conditions;
- (iii) the aircraft should have sufficient stability to ensure that the demands made on the pilot are not excessive, considering the phase and duration of flight; and
- (iv) the assessment should take into account control forces, flight deck environment, pilot workload, and other human factors (HF) considerations, depending on the phase and duration of flight.

Subject to a positive evaluation report as per point (2), the competent authority should issue the authorisation.



## BIJLAGE 4 – Voorschriften Part-DTO (EU regulation 1178/2011)

### Part-DTO

#### DTO.GEN.240

(a) A DTO shall use an adequate fleet of training aircraft or FSTDs appropriately equipped for the training course provided. The fleet of aircraft shall be composed of aircraft that comply with all requirements defined in Regulation (EU) 2018/1139. Aircraft that fall under points (a), (b), (c) or (d) of Annex I to Regulation (EU) 2018/1139, may be used for training if all of the following conditions are met:

- (1) during an evaluation process the competent authority has confirmed a level of safety comparable to the one defined by all essential requirements laid down in Annex II to Regulation (EU) 2018/1139;
- (2) the competent authority has authorised the use of the aircraft for training in the DTO.

...

#### AMC3 DTO.GEN.240 Training aircraft and FSTDs

##### EVALUATION PROCESS

Two cases for the evaluation process of Annex-I aircraft are distinguished:

(a) Annex-I aircraft that hold an ICAO-level certificate of airworthiness (CoA)

(1) To support the evaluation process performed by the competent authority and provide the competent authority with sufficient data related to the aircraft in question, an instructor who is qualified in accordance with Annex I (Part-FCL) to Regulation (EU) No 1187/2011 and nominated by the head of training (HT) of the DTO should assess that the aircraft is appropriately equipped and suitable for the training courses provided. The result of this assessment should be submitted to the competent authority and may be included already in the application for the authorisation.

(2) During the evaluation process, the competent authority should consider aircraft that hold a CoA issued in accordance with Annex 8 to the Chicago Convention to provide a level of safety comparable to that required by Annex II to the Basic Regulation, unless the competent authority determines that the airworthiness requirements used for certification of the aircraft, or the service experience, or the safety system of the State of design, do not provide for a comparable level of safety.

(b) Annex-I aircraft that do not hold an ICAO-level CoA

Before the inclusion of these aircraft in the fleet of an DTO and their use in training to obtain Part-FCL licences and ratings, the DTO should apply for the authorisation to the competent authority that should perform the evaluation process in the following order:

(1) Initial assessment by the competent authority and criteria taken into consideration

The competent authority should take into account the following criteria (non-exhaustive list):

- (i) national airworthiness requirements based on which the aircraft CoA was issued;
  - (ii) aircraft similarities to a certified variant;
  - (iii) aircraft with a satisfactory in-service experience as training aircraft;
  - (iv) simple and conventional aircraft design;
  - (v) aircraft that does not have hazardous design features or details, judging by experience;
- and
- (vi) operable aircraft systems, equipment, and appliances that do not require exceptional skills or strength.



(2) Additional assessment by a qualified instructor To support the evaluation process performed by the competent authority and provide the competent authority with sufficient data related to the aircraft in question, after the positive initial assessment by the competent authority as per point (1), an instructor who is qualified in accordance with Part-FCL and nominated by the HT of the DTO should show through an evaluation report that the aircraft is appropriately equipped and suitable for the training courses provided. That evaluation report should consider all of the following criteria:

- (i) the aircraft should be safely controllable and manoeuvrable under all anticipated operating conditions, including after failure of one or more propulsion systems;
- (ii) the aircraft should allow for a smooth transition from one flight phase to another without requiring exceptional piloting skills, alertness, strength, or workload under any probable operating conditions;
- (iii) the aircraft should have sufficient stability to ensure that the demands made on the pilot are not excessive, considering the phase and duration of flight; and
- (iv) the assessment should take into account control forces, flight deck environment, pilot workload, and other human factors (HF) considerations, depending on the phase and duration of flight.

Subject to a positive evaluation report as per point (2), the competent authority should issue the authorisation.



## BIJLAGE 5 – Evaluatie Annex I luchtvaartuig met ICAO BvL

<b>Algemene gegevens</b>	
Naam ATO/DTO:	
Erkenningsnummer/declaratienummer:	
Registratie in te zetten luchtvaartuig:	
Type in te zetten luchtvaartuig:	
Opleidingen (of gedeelten van opleidingen) waarvoor luchtvaartuig zal worden ingezet:	
Instructeurs die instructie zullen geven op het luchtvaartuig:	
<b>Evaluatie</b>	
	<i>Verwijzing naar beschrijving in evaluatierapport door de FI.</i>
Is het luchtvaartuig uitgerust om de beoogde opleiding te verzorgen?	
Welke boordinstrumenten van de basic six bevinden zich aan boord van het luchtvaartuig?	
Welke (radio) navigatie instrumenten bevinden zich aan boord van het luchtvaartuig?	
Indien instrumenten ontbreken die wel van belang zijn voor de opleiding, hoe wordt hier door de ATO of DTO invulling aan gegeven?	
Is het luchtvaartuig uitgerust met een (primair) dubbelbesturingssysteem (swing over uitgesloten)?	
Is het luchtvaartuig geschikt om "instrument meteorological conditions" te simuleren (indien van toepassing)?	
In geval van vliegtuigen en zweefvliegtuigen: Is het luchtvaartuig geschikt voor het demonstreren van "stalling and spin avoidance" (indien van toepassing)?	
In geval van de FI opleiding voor vliegtuigen en zweefvliegtuigen: is het luchtvaartuig geschikt voor "spin recovery at the developed stage" (indien van toepassing)?	
In geval van helikopters: is het luchtvaartuig geschikt voor de demonstratie van autorotatie?	
Welke procedures heeft de ATO/DTO opgesteld voor instructeurs om dit luchtvaartuig in te mogen zetten? (voorwaarden, recentheid, e.d.)	



Welke procedures heeft de ATO/DTO opgesteld voor de cursisten voor de inzet van dit luchtvaartuig?	
Zijn er gebreken bekend die het functioneren van het luchtvaartuig voor de training kunnen belemmeren? Zo ja, welke?	
Overige aandachtspunten die bij de evaluatie naar voren komen:	
<b>Ondertekening FI</b>	
<i>Hierbij verklaar ik als FI bovengenoemde evaluatie te hebben uitgevoerd en alle informatie naar waarheid te hebben verstrekt.</i>	
Naam:	
Datum en plaats:	
Ondertekening FI:	
<b>Ondertekening HT</b>	
<i>Hierbij verklaar ik als HT de bovengenoemde FI te hebben aangewezen om de evaluatie uit te voeren.</i>	
Naam:	
Datum en plaats:	
Ondertekening HT:	

Stuur mee:

- Kopie aircraft flight manual
- Kopie ICAO BvL
- Kopie alle beschikbare boordpapieren
- Foto van het luchtvaartuig en de cockpit
- Evaluatie inzet bovengenoemd luchtvaartuig
- Kopie brevet FI die evaluatie heeft uitgevoerd
- Kopie brevetten FI's die instructie op het luchtvaartuig zullen verzorgen



## BIJLAGE 6 – Evaluatie Annex I luchtvaartuig zonder ICAO BvL

### Deel I

Algemene gegevens	
Naam ATO/DTO:	
Erkenningsnummer/declaratienummer:	
Registratie in te zetten luchtvaartuig:	
Type in te zetten luchtvaartuig:	
Opleidingen (of gedeelten van opleidingen) waarvoor luchtvaartuig zal worden ingezet:	
Instructeurs die instructie zullen geven op het luchtvaartuig:	
Criteria ter ondersteuning van de beoordeling door ILT	
Informatie ter onderbouwing van "National airworthiness requirements based on which the aircraft CoA was issued":	
Informatie ter onderbouwing van "aircraft similarities to a certified variant":	
Informatie ter onderbouwing van "aircraft with a satisfactory in-service experience as training aircraft":	
Informatie ter onderbouwing van "simple and conventional aircraft design":	
Informatie ter onderbouwing van "aircraft that does not have hazardous design features or details, judging by experience":	
Informatie ter onderbouwing van "operable aircraft systems, equipment, and appliances that do not require exceptional skills or strength":	

Stuur mee:

- Kopie aircraft flight manual
- Kopie alle beschikbare boordpapieren
- Foto van het luchtvaartuig en de cockpit



## Deel II

*Uitvoeren en toesturen nadat ILT met Deel I heeft ingestemd.*

<b>Herhaling algemene gegevens</b>	
Naam ATO/DTO:	
Erkenningsnummer/declaratienummer:	
Registratie in te zetten luchtvaartuig:	
Type in te zetten luchtvaartuig:	
Opleidingen (of gedeelten van opleidingen) waarvoor luchtvaartuig zal worden ingezet:	
Instructeurs die instructie zullen geven op het luchtvaartuig:	
<b>Evaluatie</b>	
	<i>Verwijzing naar beschrijving in evaluatierapport door de FI.</i>
Is het luchtvaartuig uitgerust om de beoogde opleiding te verzorgen?	
Welke boordinstrumenten van de basic six bevinden zich aan boord van het luchtvaartuig	
Welke (radio) navigatie instrumenten bevinden zich aan boord van het luchtvaartuig?	
Indien instrumenten ontbreken die wel van belang zijn voor de opleiding, hoe wordt hier door de ATO of DTO invulling aan gegeven?	
(In welke mate) is het luchtvaartuig "safely controllable and manoeuvrable under all anticipated operating conditions, including after failure of one or more propulsion systems"?	
In welke mate voorziet het luchtvaartuig in een "smooth transition from one flight phase to another without requiring exceptional piloting skills, alertness, strength, or workload under any probable operating conditions"?	
In welke mate voorziet het luchtvaartuig in "sufficient stability to ensure that the demands made on the pilot are not excessive, considering the phase and duration of flight"?	
Wat is de invloed van "control forces, depending on the phase and duration of flight" van het luchtvaartuig?	





Wat is de invloed van "flight deck environment, depending on the phase and duration of flight" van het luchtvaartuig?	
Wat is de invloed van "pilot workload, depending on the phase and duration of flight" van het luchtvaartuig?	
Wat is de invloed van "other human factors (HF) considerations, depending on the phase and duration of flight" van het luchtvaartuig?	
Is het luchtvaartuig uitgerust met een (primair) dubbelbesturingssysteem (swing over uitgesloten)?	
Is het luchtvaartuig geschikt om "instrument meteorological conditions" te simuleren (indien van toepassing)?	
In geval van vliegtuigen en zweefvliegtuigen: Is het luchtvaartuig geschikt voor het demonstreren van "stalling and spin avoidance" (indien van toepassing)?	
In geval van de FI opleiding voor vliegtuigen en zweefvliegtuigen: is het luchtvaartuig geschikt voor "spin recovery at the developed stage" (indien van toepassing)?	
In geval van helikopters: is het luchtvaartuig geschikt voor de demonstratie van autorotatie?	
Welke procedures heeft de ATO/DTO opgesteld voor instructeurs om dit luchtvaartuig in te mogen zetten? (voorwaarden, recentheid, e.d.)	
Welke procedures heeft de ATO/DTO opgesteld voor de cursisten voor de inzet van dit luchtvaartuig?	
Zijn er gebreken bekend die het functioneren van het luchtvaartuig voor de training kunnen belemmeren? Zo ja, welke?	
Overige aandachtspunten die bij de evaluatie naar voren komen:	
<b>Ondertekening FI</b>	
<i>Hierbij verklaar ik als FI bovengenoemde evaluatie te hebben uitgevoerd en alle informatie naar waarheid te hebben verstrekt.</i>	
Naam:	
Datum en plaats:	
Ondertekening FI:	



<b>Ondertekening HT</b>	
<i>Hierbij verklaar ik als HT de bovengenoemde FI te hebben aangewezen om de evaluatie uit te voeren.</i>	
Naam:	
Datum en plaats:	
Ondertekening HT:	

Stuur mee:

- Evaluatie inzet bovengenoemd luchtvaartuig
- Kopie brevet FI die evaluatie heeft uitgevoerd
- Kopie brevetten FI's die instructie op het luchtvaartuig zullen verzorgen