

NL

NL

NL



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, ...
C

Ontwerp

VERORDENING (EG) nr. .../... VAN DE COMMISSIE

van [...]

inzake personeelsvereisten

(voor de EER relevante tekst)

Ontwerp

VERORDENING (EG) nr. .../... VAN DE COMMISSIE

van [...]

inzake personeelsvereisten

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gelet op het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gelet op 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⁽¹⁾ zoals gewijzigd door Verordening (EG) nr. 1108 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009² (hierna de "basisverordening" genoemd) en met name op artikel 7,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De basisverordening stelt gemeenschappelijke essentiële eisen vast voor een hoog en uniform niveau van veiligheid in de burgerluchtvaart en de daarmee verband houdende milieubescherming; de Commissie dient de voor een uniforme toepassing noodzakelijke uitvoeringsvoorschriften vast te stellen; de verordening voorziet in de oprichting van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (hierna het "Agentschap" genoemd) dat de Commissie bijstand moet verlenen bij de ontwikkeling van dergelijke uitvoeringsvoorschriften.
- (2) Het is noodzakelijk gemeenschappelijke technische voorschriften aan te nemen en administratieve procedures in te stellen voor het verlenen van vergunningen aan bestuurders van luchtvaartuigen, die vallen onder de basisverordening; deze voorschriften en procedures dienen de voorwaarden te specificeren voor het afgeven, handhaven, wijzigen, opschorten of intrekken van de betreffende vergunningen en certificaten.
- (3) Bij het aannemen van maatregelen voor de tenuitvoerlegging van gemeenschappelijke essentiële voorschriften op het gebied van de verlening van bewijzen van bevoegdheid aan bestuurders van luchtvaartuigen, moet de Commissie er zorg voor dragen dat deze in overeenstemming zijn met de stand van de techniek, met inbegrip van de beste praktijken en wetenschappelijke en technische vooruitgang, inzake de opleiding van piloten.
- (4) Om uniformiteit te kunnen waarborgen in de toepassing van gemeenschappelijke technische voorschriften op het gebied van de eisen voor het verlenen van bewijzen van bevoegdheid aan piloten, dienen de bevoegde instanties van de lidstaten de gemeenschappelijke procedures onvoorwaardelijk te volgen en, indien toepasselijk,

¹ PB L 79 van 13.3.2008, blz. 1.

² PB L 309 van 24.11.2009, blz. 51.

moet het Agentschap de naleving van deze vereisten beoordelen; het Agentschap moet aanvaardbare wijzen van naleving en richtsnoeren ontwikkelen teneinde de noodzakelijke uniformiteit in de regelgeving te bevorderen.

- (5) Het is noodzakelijk een soepele overgang naar het nieuwe juridische kader van het Agentschap mogelijk te maken, teneinde handhaving van een hoog en uniform niveau van veiligheid in de burgerluchtvaart binnen de Gemeenschap te waarborgen; het is van belang de luchtvaartindustrie en de autoriteiten in de lidstaten voldoende tijd te geven om zich aan dit nieuwe kader aan te passen en de blijvende geldigheid van bewijzen van bevoegdheid en certificaten te erkennen die vóór de inwerkingtreding van deze verordening zijn afgegeven, in overeenstemming met artikel 69 van de basisverordening.
- (6) De in deze verordening voorziene maatregelen zijn gebaseerd op het door het Agentschap afgegeven advies in overeenstemming met artikel 17, lid 2, onder b), en artikel 19, lid 1, van de basisverordening.
- (7) De in deze verordening voorziene maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het comité van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, ingesteld bij artikel 54, lid 3, van de basisverordening.

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Doelstelling en toepassingsgebied

Deze verordening stelt gemeenschappelijke technische voorschriften vast voor:

1. het verlenen van bewijzen van bevoegdheid, opleiden en testen van piloten die betrokken zijn bij vluchtuitvoeringen met de in artikel 4, lid 1, onder b) en c), van de basisverordening bedoelde luchtvaartuigen;
2. de certificering van personeel dat verantwoordelijk is voor het aanbieden van opleidingen voor bestuurders van luchtvaartuigen of voor het beoordelen van hun vaardigheden;
3. het verlenen van bewijzen van bevoegdheid, opleiden en testen van bestuurders van luchtvaartuigen waarnaar wordt verwezen in punt a), onder ii), punt d) en punt h) van bijlage II van de basisverordening, wanneer deze worden gebruikt voor commercieel luchtvervoer.

Artikel 2

Definities

In deze verordening wordt verstaan onder:

1. "ICAO bijlage 1": bijlage 1 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 te Chicago is ondertekend;
2. "JAA (Joint Aviation Authorities)": gezamenlijke luchtvaartautoriteiten;
3. "LAPL (Light Aircraft Pilot Licence)": bewijs van bevoegdheid als recreatief vlieger zoals voorzien in artikel 7 van de basisverordening;
4. "Deel 21": de bijlage bij Verordening (EG) nr. 1702/2003 van de Commissie van 24 september 2003 tot vaststelling van uitvoeringsvoorschriften inzake de luchtwaardigheid en milieucertificering van luchtvaartuigen en aanverwante

producten, onderdelen en uitrustingsstukken, alsmede voor de certificering van ontwerp- en productieorganisaties;

5. "Deel AR": de uitvoeringsvoorschriften voor de basisverordening waarmee eisen worden vastgelegd voor bevoegde instanties;
6. "Deel OR": de uitvoeringsvoorschriften voor de basisverordening waarmee eisen worden vastgelegd voor organisaties.

Artikel 3

Verlenen van bewijzen van bevoegdheid aan bestuurders van luchtvaartuigen

Het in artikel 1 bedoelde personeel moet gekwalificeerd zijn in overeenstemming met de bepalingen van bijlage I van de onderhavige verordening, hierna "Deel FCL".

Artikel 4

Nationale bewijzen van bevoegdheid als bestuurder van luchtvaartuigen

1. Door een lidstaat afgegeven of erkende nationale bewijzen van bevoegdheid voor bestuurders van luchtvaartuigen, inclusief bijbehorende bevoegdverklaringen, certificaten, autorisaties en/of kwalificaties die in overeenstemming zijn met de JAA-voorschriften en -procedures van vóór de inwerkingtreding van deze verordening, worden beschouwd als zijnde afgegeven in overeenstemming met deze verordening.
2. Tegen de datum van toepassing van de desbetreffende bepalingen van Deel FCL in overeenstemming met artikel 10, dienen houders van nationale bewijzen van bevoegdheid, inclusief eventuele bijbehorende bevoegdverklaringen, certificaten, autorisaties en/of kwalificaties, hun nationale bewijzen van bevoegdheid om te zetten in bewijzen van bevoegdheid en geassocieerde bevoegdverklaringen of certificaten conform Deel FCL door de bevoegde instantie van de lidstaat die de nationale bewijzen van bevoegdheid heeft uitgegeven.
3. Nationale bewijzen van bevoegdheid, inclusief eventuele bijbehorende bevoegdverklaringen, certificaten, autorisaties en/of kwalificaties:
 - (a) voor vleugelvliegtuigen en helikopters dienen omgezet te worden in bewijzen van bevoegdheid conform Deel FCL en bijbehorende bevoegdverklaringen of certificaten in overeenstemming met de bepalingen van bijlage II van de onderhavige verordening.
 - (b) voor andere categorieën van luchtvaartuigen dienen omgezet te worden in bewijzen van bevoegdheid conform Deel FCL en bijbehorende bevoegdverklaringen of certificaten in overeenstemming met de beginselen vastgesteld in een omzettingsrapport.
4. Het omzettingsrapport vermeld in 3(b) moet:
 - (a) worden ontwikkeld door de bevoegde instantie van de lidstaat die het nationale bewijs van bevoegdheid, inclusief eventuele bijbehorende bevoegdverklaringen, certificaten, autorisaties en/of kwalificaties heeft uitgereikt en moet worden goedgekeurd door het Agentschap;
 - (b) de nationale regels beschrijven op basis waarvan de nationale bewijzen van bevoegdheid werden uitgereikt;

- (c) het bereik beschrijven van de bevoegdheden toegekend aan de bestuurders van luchtvaartuigen;
 - (d) aangeven voor welke vereisten van Deel FCL vrijstelling moet worden gegeven;
 - (e) eventuele beperkingen aangeven die moeten worden opgenomen in de bewijzen van bevoegdheid conform Deel FCL en bijbehorende bevoegdverklaringen of certificaten, en aan welke vereisten de bestuurder eventueel moet voldoen om die beperkingen op te heffen;
 - (f) kopieën bevatten van alle vereiste documenten om de bovenstaande elementen aan te tonen, inclusief kopieën van de relevante nationale vereisten en procedures.
5. Het bevoegdheidsbereik dat wordt toegekend aan bestuurders wier nationale bewijzen van bevoegdheid, inclusief eventuele bijbehorende bevoegdverklaringen, certificaten en/of kwalificaties, worden omgezet in Deel FCL-bewijzen van bevoegdheid en bijbehorende bevoegdverklaringen of certificaten, moet minstens de activiteiten omvatten die worden uitgevoerd door de bestuurders op de datum van inwerkingtreding van de onderhavige verordening, op voorwaarde dat het veiligheidsniveau niet in het gedrang komt.
6. Niettegenstaande paragrafen 1) en 3), onder a), dienen houders van een certificaat van instructeur of examiner klassebevoegdverklaring waaraan bevoegdheden zijn gekoppeld voor éénvlieger-gecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen die bevoegdheden om te zetten in een certificaat van instructeur of examiner typebevoegdverklaring voor éénvlieger-gecertificeerde vleugelvliegtuigen.

Artikel 5

Bestuurders van vliegproeven

1. Onverminderd artikel 4 dienen bestuurders die op de datum van inwerkingtreding van de onderhavige verordening vliegproeven uitvoeren van categorie 1 en 2 zoals gedefinieerd in Deel 21 of instructie geven aan bestuurders van vliegproeven, hun nationale kwalificaties inzake vliegproeven om te zetten in Deel FCL-bevoegdverklaringen voor vliegproeven en, indien van toepassing, certificaten voor instructeurs van vliegproeven door de bevoegde instantie van de lidstaat die de nationale kwalificaties voor vliegproeven heeft uitgereikt.
2. Deze omzetting moet worden uitgevoerd in overeenstemming met de bepalingen van een omzettingsrapport volgens de voorschriften van artikel 4, leden 4) en 5), tegen de datum van toepassing van de desbetreffende bepalingen van Deel FCL, in overeenstemming met artikel 10.

Artikel 6

Boordwerktuigkundigen

1. Houders van nationale vergunningen voor boordwerktuigkundigen, inclusief eventuele bijbehorende bevoegdverklaringen, certificaten, autorisaties en/of kwalificaties afgegeven conform ICAO bijlage 1, die hun nationale vergunning van boordwerktuigkundige willen omzetten in Deel FCL-bewijzen van bevoegdheid en bijbehorende bevoegdverklaringen of certificaten, dienen zich te wenden tot de

bevoegde instantie van de lidstaat die nationale vergunning van boordwerktuigkundige heeft uitgereikt.

2. Nationale vergunningen voor boordwerktuigkundigen, inclusief eventuele bijbehorende bevoegdverklaringen, certificaten, autorisaties en/of kwalificaties kunnen worden omgezet in Deel FCL-bewijzen van bevoegdheid en bijbehorende bevoegdverklaringen of certificaten in overeenstemming met een omzettingsrapport dat dient te voldoen aan de vereisten van artikel 4, leden 4) en 5) en dat, wanneer de kandidaat een aanvraag wenst in te dienen voor een bewijs van bevoegdheid als verkeersvlieger (ATPL) voor vleugelvliegtuigen, dient te voldoen aan de vrijstellingsbepalingen van FCL.510.A(c)(2) van Deel FCL.

Artikel 7

Bewijzen van bevoegdheid uit derde landen

1. Onverminderd artikel 1 kunnen lidstaten bewijzen van bevoegdheid aanvaarden uit derde landen, inclusief eventuele bijbehorende bevoegdverklaringen, certificaten, autorisaties en/of kwalificaties en medische attesten uitgereikt door of uit naam van derde landen, in overeenstemming met de bepalingen van bijlage III van de onderhavige verordening.
2. Kandidaten voor Deel FCL-bewijzen van bevoegdheid en bijbehorende bevoegdverklaringen of certificaten die reeds houder zijn van ten minste een gelijkwaardig bewijs van bevoegdheid afgegeven conform ICAO bijlage 1 door een derde land, dienen te voldoen aan alle vereisten van Deel FCL, met de uitzondering dat de vereisten voor cursusduur, aantal lessen en specifieke opleidingsuren kunnen worden verminderd.

De vrijstelling die aan de kandidaat wordt gegeven dient te worden bepaald door de bevoegde instantie van de lidstaat waar de bestuurder een aanvraag indient op basis van een aanbeveling van een erkende opleidingsorganisatie.

3. Houders van een ATPL uitgereikt door of uit naam van een derde land conform ICAO bijlage 1 die voldoen aan de ervaringseisen voor de afgifte van een ATPL in de relevante luchtvaartuigcategorie vastgesteld in subdeel F van Deel FCL, mogen volledig worden vrijgesteld van de eis om een opleidingscursus te volgen vóór het afleggen van de theorie-examens en de vaardigheidstest, op voorwaarde dat de vergunning van het derde land een geldige typebevoegdverklaring bevat voor het luchtvaartuig dat zal worden gebruikt voor de ATPL-vaardigheidstest.
4. Typebevoegdverklaringen voor vleugelvliegtuigen of helikopters mogen worden uitgereikt aan houders van Deel FCL-bewijzen van bevoegdheid en bijbehorende bevoegdverklaringen of certificaten die voldoen aan de eisen voor de afgifte van die bevoegdverklaringen die door een derde land worden opgelegd.

Zulke bevoegdverklaringen worden beperkt tot luchtvaartuigen die zijn geregistreerd in dat derde land.

Deze beperking kan worden opgeheven wanneer de bestuurder voldoet aan de eisen van paragraaf C.1 van bijlage III van deze verordening.

Artikel 8

Vrijstelling van opleidingen

1. Voor opleidingen die werden aangevat vóór de inwerkingtreding van deze verordening in overeenstemming met de JAA-eisen en -procedures zal een volledige vrijstelling worden gegeven in het kader van de uitreiking van Deel FCL-bewijzen van bevoegdheid en bijbehorende bevoegdverklaringen of certificaten, op voorwaarde dat de opleiding en tests werden voltooid vóór (4 jaar voor de datum van inwerkingtreding van deze verordening).
2. Voor opleidingen die werden aangevat vóór de inwerkingtreding van deze verordening in overeenstemming met ICAO bijlage 1 kan een vrijstelling worden gegeven in het kader van de uitreiking van Deel FCL-bewijzen van bevoegdheid en bijbehorende bevoegdverklaringen op basis van een vrijstellingsrapport opgesteld door de bevoegde instantie en goedgekeurd door het Agentschap.

Het rapport moet de reikwijdte van de opleiding beschrijven en aangeven voor welke eisen uit Deel FCL een vrijstelling wordt gegeven en, indien van toepassing, aan welke eisen de kandidaat moet voldoen om een Deel FCL-bewijs van bevoegdheid en bijbehorende bevoegdverklaringen of certificaten te krijgen.

Het rapport dient kopieën van alle documenten te bevatten die nodig zijn om de reikwijdte van de opleiding aan te tonen en de nationale regels en procedures te beschrijven die de basis vormen voor het aanvatten van de opleiding.

Artikel 9

Vrijstelling voor militaire dienst

1. Militair vliegpersoneel dat Deel FCL-bewijzen van bevoegdheid en bijbehorende bevoegdverklaringen of certificaten wil verkrijgen, moet een aanvraag indienen bij de bevoegde instantie van de lidstaat waarin ze hebben gediend.
2. De kennis, ervaring en vaardigheden die werden verworven in militaire dienst zullen worden meegerekend voor de betreffende eisen van Deel FCL in overeenstemming met de beginselen van een vrijstellingsrapport dat door de bevoegde instantie zal worden opgesteld en door het Agentschap wordt goedgekeurd.

Het vrijstellingsrapport moet:

- (a) de nationale regels beschrijven die de basis vormen voor de uitgereikte militaire bewijzen van bevoegdheid, bevoegdverklaringen, certificaten, autorisaties en/of kwalificaties;
- (b) het bereik beschrijven van de bevoegdheden toegekend aan de bestuurders van luchtvaartuigen;
- (c) aangeven voor welke vereisten van Deel FCL vrijstelling moet worden gegeven;
- (d) eventuele beperkingen aangeven die moeten worden opgenomen in de Deel FCL-bewijzen van bevoegdheid en bijbehorende bevoegdverklaringen of certificaten, en aan welke vereisten bestuurders moeten voldoen om die beperkingen op te heffen;

- (f) kopieën bevatten van alle vereiste documenten om de bovenstaande elementen aan te tonen, vergezeld door kopieën van de relevante nationale vereisten en procedures.

Artikel 10

Inwerkingtreding en toepasbaarheid

1. Deze verordening treedt in werking op de dag volgend op die van publicatie in het Publicatieblad van de Europese Unie en is met ingang van 8 april 2012 van toepassing.
2. In afwijking van lid 1 kunnen lidstaten ervoor kiezen de toepassing van de volgende bepalingen van Deel FCL uit te stellen tot (*3 jaar na inwerkingtreding van deze verordening*):
 - (a) de bepalingen met betrekking tot bewijzen van bevoegdheid en bijbehorende bevoegdverklaringen of certificaten van bestuurders van powered-lift luchtvaartuigen, luchtschepen, luchtballonnen en zweefvliegtuigen;
 - (b) de bepalingen van subdeel B (*LAPL*) en afdeling 2 (*LAFI*), afdeling 8 (*MCCI*), wat betreft helikopters, afdeling 10 (*berginstructeur*) en afdeling 11 (*instructeur vliegproeven*) van subdeel J;
 - (c) de bepalingen van paragrafen FCL.800 (*bevoegdverklaring voor kunstvliegen*), FCL.805 (*bevoegdverklaringen voor het slepen van zweefvliegtuigen en banners*), FCL.815 (*bevoegdverklaring voor het vliegen boven bergachtige gebieden*) en FCL.820 (*bevoegdverklaring voor vliegproeven*).
3. In afwijking van artikel 4, lid 2, kunnen lidstaten ervoor kiezen de omzetting van hun nationale bewijzen van bevoegdheid voor vleugelvliegtuigen en helikopters uit te stellen tot (2 jaar na inwerkingtreding van deze verordening).

Deze verordening treedt in werking op de [...] dag volgend op die van publicatie in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, [...]

Voor de Commissie

[...]

Lid van de Commissie

BIJLAGE I
VAN UITVOERINGSVERORDENING
DEEL FCL
SUBDEEL A
ALGEMENE EISEN

FCL.001 Bevoegde instantie

In onderhavig Deel is de bevoegde instantie een instantie die is aangewezen door de lidstaat waaraan een persoon de afgifte vraagt van een bewijs van bevoegdheid als bestuurder of bijbehorende bevoegdverklaringen of certificaten.

FCL.005 Toepassingsbereik

Dit Deel legt de eisen vast voor de afgifte van bewijzen van bevoegdheid en bijbehorende bevoegdverklaringen en certificaten voor bestuurders van luchtvaartuigen en de voorwaarden voor hun geldigheid en gebruik.

FCL.010 Definities

Voor de toepassing van dit Deel wordt verstaan onder:

"Kunstvliegen": een opzettelijk manoeuvre met een plotse wijziging in het gedrag van het luchtvaartuig, een abnormaal gedrag of abnormale versnelling die niet vereist is voor de normale vlucht of voor instructies in het kader van bewijzen van bevoegdheid of bevoegdverklaringen behalve de bevoegdverklaring voor kunstvliegen.

"Vleugelvliegtuig": een door een motor aangedreven luchtvaartuig met vaste vleugels dat zwaarder is dan de lucht en tijdens het vliegen wordt ondersteund door de dynamische reactie van de lucht tegen de vleugels.

"Met een tweede bestuurder te bedienen vleugelvliegtuig": een type vleugelvliegtuig dat met een tweede bestuurder bediend moet worden, zoals gespecificeerd in het vlieghandboek of door de vergunning tot vluchtuitvoering.

"Luchtvaartuig": een machine die in de atmosfeer kan worden gehouden door andere reacties van de lucht dan die tussen lucht en het aardoppervlak.

"Vliegerschap": het consequent gebruik van gezond verstand en goed ontwikkelde kennis en vaardigheden en de juiste instelling om het doel van de vlucht te bereiken.

"Luchtschip": een door een motor aangedreven luchtvaartuig dat lichter is dan de lucht, met uitzondering van luchtschepen met hete lucht, die in dit Deel onder de definitie van luchtballon vallen.

"Luchtballon": een luchtvaartuig dat lichter is dan de lucht, niet door een motor wordt aangedreven en in de lucht blijft door het gebruik van gas of een brander aan boord. In dit Deel wordt een luchtschip met hete lucht ook beschouwd als een luchtballon, hoewel die door een motor wordt aangedreven.

"Basisinstrumenttrainingstoestellen (Basic Instrument Training Device – BITD)": een trainingstoestel aan de grond dat het station voorstelt van de leerling-vlieger voor een klasse van luchtvaartuigen. Dit kan gebruikmaken van een instrumentenpaneel op een scherm en veerbelaste besturingselementen om een trainingsplatform te bieden voor ten minste de procedurele aspecten van instrumentvliegen.

"Categorie van luchtvaartuigen": de indeling van luchtvaartuigen volgens gespecificeerde elementaire kenmerken, zoals vleugelvliegtuig, powered-lift luchtvaartuig, helikopter, luchtschip, zweefvliegtuig, vrije luchtballon.

"Klasse van vleugelvliegtuigen": de indeling van éénvlieger-gecertificeerde vleugelvliegtuigen waarvoor geen typebevoegdverklaring nodig is.

"Klasse van luchtballon": de indeling van luchtballonnen, rekening houdend met het stijgmecanisme dat wordt gebruikt om in de lucht te blijven.

"Commercieel luchtvervoer": het vervoer van passagiers, vracht of post tegen vergoeding of de betaling van huur.

"Vakbekwaamheid": een combinatie van vaardigheden, kennis en houding die vereist is om een taak volgens de voorgeschreven norm uit te voeren.

"Vakbekwaamheidselement": een verrichting die een taak vormt, welke bestaat uit een initiërende gebeurtenis en een afsluitende gebeurtenis waarmee de grenzen duidelijk worden afgebakend, en welke een waarneembaar resultaat heeft.

"Vakbekwaamheidsonderdeel": een afzonderlijke functie bestaande uit een aantal vakbekwaamheidselementen.

"Tweede bestuurder": een bestuurder met een andere functie dan gezagvoerder, op een luchtvaartuig waarvoor meer dan één bestuurder is vereist, maar met uitzondering van een bestuurder die zich aan boord van het luchtvaartuig bevindt met als enig doel het krijgen van vlieg instructie voor een bewijs van bevoegdheid of bevoegdverklaring.

"Vrijstelling": de erkenning van vroegere ervaring of kwalificaties.

"Overland": een vlucht tussen een punt van vertrek en een punt van aankomst waarbij een vooraf geplande route wordt gevolgd en gebruik wordt gemaakt van standaardnavigatieprocedures.

"Tweede bestuurder voor aflossing tijdens de kruisvlucht": een bestuurder die de tweede bestuurder ontheft van zijn/haar taken aan de bediening tijdens de kruisfase van een vlucht in meervliegeroperaties boven FL 200.

"Dubbelbesturingstijd": vliegtijd of simulatortijd gedurende welke iemand vlieg instructie ontvangt van een bevoegd instructeur.

"Fout": een handeling, of het uitblijven van een handeling, van het cockpitpersoneel die/dat leidt tot afwijkingen van organisatorische of vluchtgerelateerde voornemens of verwachtingen.

"Foutmanagement": het proces van het ontdekken van en het reageren op fouten door middel van tegenmaatregelen die de gevolgen van fouten verminderen of elimineren, en de kans op fouten of ongewenste vliegtuigtoestanden kleiner maken.

"Volledige vluchtnabootser (FFS)": een replica op ware grootte van de cockpit van een specifiek type of model en reeks van een luchtvaartuig, inclusief de montage van alle uitrusting en computerprogramma's die nodig zijn om het luchtvaartuig na te bootsen tijdens grond- en vliegbewegingen, een visueel systeem dat een uitzicht uit de cockpit creëert, en een bewegingssysteem.

"Vliegtijd":

voor vleugelvliegtuigen, gemotoriseerde zweervliegtuigen en powered-lift luchtvaartuigen betekent dit de totale tijd vanaf het moment dat een vliegtuig zich voor het eerst in beweging zet met het doel om op te stijgen tot aan het moment dat het aan het eind van de vlucht uiteindelijk tot stilstand komt;

voor helikopters betekent dit de totale tijd vanaf het moment waarop de rotorbladen van een helikopter beginnen met draaien tot het moment waarop de helikopter uiteindelijk tot stilstand komt aan het eind van de vlucht en de rotorbladen worden stilgezet;

voor luchtschepen betekent dit de totale tijd vanaf het moment waarop een luchtschip wordt losgelaten van de mast met het doel om op te stijgen tot het moment dat het luchtschip op het eind van de vlucht uiteindelijk tot stilstand komt en is bevestigd aan de mast;

voor zweefvliegtuigen betekent dit de totale tijd vanaf het moment waarop het zweefvliegtuig de aanloop begint voor het opstijgen tot het moment dat het aan het eind van de vlucht uiteindelijk tot stilstand komt;

voor luchtballonnen betekent dit de totale tijd vanaf het moment waarop de mand opstijgt van de grond tot het moment dat deze aan het eind van de vlucht uiteindelijk tot stilstand komt.

"Vliegtijd onder instrumentvliegvoorschriften (Instrument Flight Rules – IFR)": vliegtijd gedurende welke het luchtvaartuig wordt bestuurd in overeenstemming met de instrumentvliegvoorschriften.

"Vliegtrainingshulpmiddel (Flight Training Device – FTD)": een replica op ware grootte van de instrumenten, uitrusting, panelen en de stuurorganen van een specifiek vliegtuigtype in een open cockpitgebied of een gesloten cockpit, met inbegrip van het geheel van instrumenten en computerprogramma's noodzakelijk het vliegtuig op de grond en in vlucht na te bootsen, rekening houdend met de systemen die in het hulpmiddel zijn geïnstalleerd. Een FTD vereist geen bewegingsplatform of visueel systeem, behalve in het geval van FTD's voor helikopters niveaus 2 en 3 waar visuele systemen verplicht zijn.

"Trainer voor vlieg- en navigatieprocedures (Flight and Navigation Procedures Trainer – FNPT)": een opleidingsapparaat dat een cockpit voorstelt, met inbegrip van het geheel van instrumenten en computerprogramma's noodzakelijk om een vliegtuig of een klasse van vliegtuigen na te bootsen tijdens vliegbewegingen, zodanig dat de systemen reageren zoals ze dat in een vliegtuig doen.

"Groep van luchtballonnen": de indeling van luchtballonnen, rekening houdend met de grootte of capaciteit van de ballon.

"Helikopter": luchtvaartuigen die zwaarder dan de lucht zijn en die in de lucht hoofdzakelijk worden gedragen door de werking van de lucht op een of meer door een krachtbron aangedreven rotors op hoofdzakelijk verticale assen.

"Instrumentvliegtijd": tijd gedurende welke een bestuurder van een luchtvaartuig dit luchtvaartuig tijdens de vlucht uitsluitend met behulp van instrumenten bestuurt.

"Simulatortijd": tijd gedurende welke een bestuurder van een luchtvaartuig instructie krijgt voor gesimuleerd instrumentvliegen in een vluchtnabootser (flight simulation training device – FSTD).

"Instrumenttijd": instrumentvliegtijd of simulatortijd.

"Meervliegeroperatie":

voor vleugelvliegtuigen betekent dit een operatie waarbij ten minste 2 bestuurders vereist zijn, gebruikmakende van onderlinge samenwerking van de bemanning in meervlieger-gecertificeerde of éénvlieger-gecertificeerde vleugelvliegtuigen;

voor helikopters is dit een operatie waarbij ten minste 2 bestuurders vereist zijn, gebruikmakende van onderlinge samenwerking van de bemanning aan boord van meervlieger-gecertificeerde helikopters.

"Onderlinge samenwerking van de bemanning (Multi-crew cooperation – MCC)": het functioneren van het cockpitpersoneel als een team van samenwerkende bemanningsleden, onder leiding van de gezagvoerder.

"Meervlieger-gecertificeerde luchtvaartuigen":

voor vleugelvliegtuigen betekent dit vleugelvliegtuigen die gecertificeerd zijn voor vluchtuitvoering met een minimale bemanning van ten minste twee bestuurders;

voor helikopters, luchtschepen en powered-lift luchtvaartuigen betekent dit het type luchtvaartuig dat moet worden bestuurd met een tweede bestuurder zoals beschreven in het vlieghandboek of door de vergunning tot vluchtuitvoering of door een gelijkwaardig document.

"Nacht": de periode tussen het einde van de civiele avondschemering en het begin van de civiele ochtendschemering, of enige andere periode tussen zonsondergang en zonsopgang zoals voorgeschreven door de bevoegde instantie, zoals bepaald door de lidstaat.

"Andere trainingshulpmiddelen (Other training devices – OTD)": trainingshulpmiddelen naast vluchtnabootsers, vliegtrainingshulpmiddelen of trainers voor vlieg- en navigatieprocedures, die de mogelijkheid voor training bieden waar een volledige cockpitomgeving niet noodzakelijk is.

"Prestatiecriteria": een eenvoudige, waardeerbare uitspraak ten aanzien van het verlangde resultaat van het vakbekwaamheidselement en een beschrijving van de criteria die worden gebruikt om te beoordelen of het verlangde prestatieniveau is bereikt.

"Eerste bestuurder (Pilot-in-command – PIC)": de bestuurder aangewezen als gezagvoerder en belast met het veilige verloop van de vlucht.

"Eerste bestuurder onder supervisie (Pilot-in-command under supervision – PICUS)": een tweede bestuurder die onder toezicht van de eerste bestuurder de werkzaamheden en functies van een eerste bestuurder uitvoert.

"Powered-lift luchtvaartuig": luchtvaartuigen die hun verticaal hefvermogen en voortstuwing / hefvermogen tijdens de vlucht halen uit rotors met variabele geometrie of motoren / voortstuwingsapparaten die zijn bevestigd aan of zich bevinden binnen de romp of de vleugels.

"Gemotoriseerd zweefvliegtuig": een luchtvaartuig uitgerust met een of meer motoren dat, bij uitgeschakelde motoren, de eigenschappen heeft van een zweefvliegtuig.

"Privévlieger": een bestuurder van een luchtvaartuig die houder is van een bewijs van bevoegdheid dat besturing van een luchtvaartuig tegen een geldelijke beloning verbiedt, uitgezonderd instructie- of examenactiviteiten zoals beschreven in dit Deel.

"Bekwaamheidsproef": demonstraties van vaardigheid ten behoeve van de verlenging of hernieuwde afgifte van bevoegdverklaringen, waarbij enig mondeling examen is inbegrepen voor zover de examinerator dit verlangt.

"Hernieuwde afgifte (van bijvoorbeeld een bevoegdverklaring of certificaat)": de administratieve handeling, verricht nadat een bevoegdverklaring of certificaat is verlopen, waarmee de bevoegdheden van de bevoegdverklaring of het certificaat voor een nader bepaalde periode worden verlengd, nadat aan gespecificeerde eisen is voldaan.

"Verlenging (van bijvoorbeeld een bevoegdverklaring of certificaat)": de administratieve handeling verricht binnen de geldigheidsperiode van een bevoegdverklaring of certificaat die de houder toestaat de bevoegdheden van een bevoegdverklaring of certificaat voor een nader bepaalde periode uit te oefenen, nadat aan gespecificeerde eisen is voldaan.

"Routesector": een vlucht die een start-, vertrek- en kruisfase van ten minste 15 minuten omvat, alsmede een aankomst-, naderings- en landingsfase.

"Zweefvliegtuig": een luchtvaartuig dat zwaarder is dan de lucht en dat in de lucht wordt gedragen door de dynamische reactie van de lucht tegen de vaste liftoppervlakken, waarvan de vrije vlucht niet afhankelijk is van een motor.

"Eénvlieger-gecertificeerd luchtvaartuig": een luchtvaartuig gecertificeerd voor bediening door één bestuurder.

"Vaardigheidstest": demonstratie van vaardigheid ten behoeve van de afgifte van een bewijs van bevoegdheid of bevoegdverklaring, waarbij enig mondeling examen is inbegrepen voor zover de examinerator dit verlangt.

"Solovliegtijd": de vliegtijd gedurende welke een leerling-vlieger de enige inzittende is aan boord van een luchtvaartuig.

"Leerling-vlieger in de functie van eerste bestuurder (Student pilot in command – SPIC)": een leerling-vlieger in de functie van eerste bestuurder op een vlucht met een vlieg-instructeur, waarbij voornoemde instructeur de leerling-vlieger uitsluitend zal observeren en de vlucht van het vliegtuig niet zal beïnvloeden of beheersen.

"Dreiging": gebeurtenissen of fouten die zich voordoen buiten de invloedssfeer van het cockpitpersoneel, welke de operationele complexiteit vergroten en die onder controle moeten worden gehouden om de veiligheidsmarge te handhaven.

"Dreigingsmanagement": het proces van het ontdekken van en het reageren op de dreigingen door middel van tegenmaatregelen die de gevolgen van dreigingen verminderen of elimineren, en de kans op fouten of ongewenste vliegtuigtoestanden kleiner maken.

"Zelfstartend gemotoriseerd zweefvliegtuig (Touring motor glider – TMG)": een specifieke klasse van gemotoriseerde zweefvliegtuigen met een als één geheel gemonteerde, niet-intrekbare motor en een niet-intrekbare propeller. Het moet in staat te zijn op eigen kracht te starten en te klimmen overeenkomstig het betreffende vlieghandboek.

"Type luchtvaartuig": een indeling van luchtvaartuigen waarvoor eenzelfde typebevoegdverklaring nodig is zoals bepaald in de gegevens voor operationele geschiktheid vastgelegd in overeenstemming met Deel 21, en met inbegrip van alle luchtvaartuigen met hetzelfde basisontwerp, daarbij inbegrepen alle wijzigingen daarop behalve wijzigingen die een verandering in het hanteren of een verandering in de vliegkenmerken tot gevolg hebben.

FCL.015 Aanvragen en afgeven van bewijzen van bevoegdheid, bevoegdverklaringen en certificaten

- (a) Aanvragen voor de afgifte, verlenging of hernieuwde afgifte van bewijzen van bevoegdheid voor bestuurders van luchtvaartuigen en bijbehorende bevoegdverklaringen en certificaten moeten worden ingediend bij de bevoegde instantie in een vorm en op een wijze die door die instantie zijn vastgesteld. Bij de aanvraag moet een bewijs worden gevoegd dat de kandidaat voldoet aan de eisen voor de afgifte, verlenging of hernieuwde afgifte van het bewijs van bevoegdheid of certificaat, evenals bijbehorende bevoegdverklaringen of aantekeningen, vastgesteld in dit Deel en Deel Medisch.
- (b) Elke vorm van beperking of uitbreiding van de bevoegdheden die worden toegekend door een bewijs van bevoegdheid, bevoegdverklaring of certificaat moet worden bekrachtigd op het bewijs van bevoegdheid of het certificaat door de bevoegde instantie.
- (c) Een persoon mag op geen enkel moment houder zijn van meer dan één bewijs van bevoegdheid per categorie luchtvaartuig afgegeven in overeenstemming met dit Deel.
- (d) Een aanvraag voor de afgifte van een bewijs van bevoegdheid voor een andere categorie van luchtvaartuig, of voor de afgifte van verdere bevoegdverklaringen of certificaten, evenals een wijziging, verlenging of hernieuwde afgifte van die bewijzen van bevoegdheid, bevoegdverklaringen of certificaten moet worden ingediend bij de bevoegde instantie die het bewijs van bevoegdheid in eerste instantie heeft afgegeven, behalve

wanneer de piloot een wijziging van bevoegde instantie en een overdracht van zijn bewijzen van bevoegdheid en medische attesten naar die instantie heeft aangevraagd.

FCL.020 Leerling-vlieger

- (a) Een leerling-vlieger mag niet solo vliegen, tenzij toegestaan door en onder toezicht van een vlieg instructeur.
- (b) Voor zijn/haar eerste solovlucht moet een leerling-vlieger ten minste:
 - (1) in het geval van vleugelvliegtuigen, helikopters en luchtschepen: 16 jaar oud zijn;
 - (2) in het geval van zweefvliegtuigen en luchtballonnen: 14 jaar oud zijn.

FCL.025 Theorie-examens voor afgifte van bewijzen van bevoegdheid

(a) *Verantwoordelijkheden van de kandidaat*

- (1) Kandidaten moeten de volledige examenreeks voor een specifiek bewijs van bevoegdheid of specifieke bevoegdverklaring afleggen onder de verantwoordelijkheid van één lidstaat.
- (2) Kandidaten mogen het examen pas afleggen wanneer ze worden aanbevolen door de erkende opleidingsorganisatie (ATO) die verantwoordelijk is voor hun training, nadat ze de toepasselijke onderdelen van de theorieopleiding hebben afgerond op een bevredigend niveau.
- (3) De aanbeveling door een ATO blijft 12 maanden geldig. Als de kandidaat er niet in slaagt om ten minste één theorie-examen af te leggen binnen voornoemde geldigheidsperiode, wordt de behoefte aan verdere training bepaald door de ATO op basis van de behoeften van de kandidaat.

(b) *Normen om te slagen*

- (1) Een kandidaat slaagt voor een schriftelijk examenonderdeel wanneer hij/zij ten minste 75 % scoort van de punten die voor dat examenonderdeel kunnen worden behaald. Er is geen sprake van strafpunten.
- (2) Tenzij anders bepaald in dit Deel, wordt een kandidaat geacht het vereiste theorie-examen voor het betreffende bewijs van bevoegdheid als bestuurder of de bevoegdverklaring met succes te hebben afgelegd als hij/zij voor alle vereiste onderdelen is geslaagd binnen een periode van 18 maanden, gerekend vanaf het eind van de kalendermaand waarin de kandidaat voor het eerst deelnam aan een examen.
- (3) Een kandidaat moet opnieuw alle examenonderdelen afleggen, indien hij/zij er voor een afzonderlijk schriftelijk examenonderdeel na 4 pogingen niet in geslaagd is een voldoende te behalen, of er niet in geslaagd is voor alle tests een voldoende te behalen binnen ofwel 6 zittingen, ofwel de in paragraaf (2) hierboven vermelde periode.

Alvorens opnieuw aan de examens deel te nemen, moet de kandidaat verdere training volgen aan een ATO. De omvang en reikwijdte van de vereiste training worden bepaald door de opleidingsorganisatie op basis van de behoeften van de kandidaat.

(c) *Geldigheidsperiode*

- (1) Een voldoende voor de theorie-examens blijft geldig:

- (i) gedurende een periode van 24 maanden voor de afgifte van een LAPL of een bewijs van bevoegdheid voor privévliegers, zweefvliegtuigen of luchtballonnen;
 - (ii) gedurende een periode van 36 maanden voor de afgifte van een bewijs van bevoegdheid als beroepsvlieger of een bevoegdverklaring voor instrumentvliegen (IR);
 - (iii) de periodes in (i) en (ii) worden geteld vanaf de dag waarop de bestuurder slaagt voor het theorie-examen in overeenstemming met (b)(2).
- (2) De voltooiing van het theorie-examen voor een bewijs van bevoegdheid als verkeersvlieger (ATPL) blijft geldig voor de afgifte van een ATPL gedurende een periode van 7 jaar, gerekend vanaf de meest recente geldigheidsdatum van:
- (i) een IR aangeduid op het bewijs van bevoegdheid; of
 - (ii) voor helikopters, een typebevoegdverklaring voor een helikopter aangeduid op het bewijs van bevoegdheid.

FCL.030 Praktische vaardigheidstest

- (a) Voordat een vaardigheidstest wordt afgenomen ten behoeve van de afgifte van een bewijs van bevoegdheid of bevoegdverklaring, moet de kandidaat het vereiste theorie-examen met succes hebben afgerond, tenzij de kandidaat een geïntegreerde vliegopleiding volgt.

Het theorieonderwijs moet in elk geval voltooid zijn voordat de vaardigheidstests worden afgenomen.

- (b) Behalve voor afgifte van een bewijs van bevoegdheid als verkeersvlieger, moet de kandidaat voor een vaardigheidstest worden aanbevolen voor deze test door de voor de training verantwoordelijke organisatie/persoon na het voltooien van de training. De opleidingsgegevens moeten ter beschikking worden gesteld van de examinator.

FCL.035 Vrijstelling van vliegtijd en theoriekennis

(a) Vrijstelling van vliegtijd

- (1) Tenzij anders bepaald in dit Deel, moet vliegtijd, die ten behoeve van een bewijs van bevoegdheid, bevoegdverklaring of certificaat zal worden toegekend, in een luchtvaartuig van dezelfde categorie zijn doorgebracht als die waarvoor het bewijs van bevoegdheid of de bevoegdverklaring wordt verlangd.
- (2) Eerste bestuurder of eerste bestuurder in opleiding
 - (i) Een kandidaat voor een bewijs van bevoegdheid, bevoegdverklaring of certificaat krijgt volledig alle vliegtijd tijdens solovluchten, dubbelbesturingsonderricht of als PIC toegekend ten behoeve van de totale vereiste vliegtijd voor het bewijs van bevoegdheid, de bevoegdverklaring of het certificaat.
 - (ii) Een afgestudeerde van een geïntegreerde vliegopleiding voor ATP heeft recht op toekenning van maximaal 50 uur instrumentvliegtijd als leerling-vlieger in de functie van eerste bestuurder ten behoeve van de vereiste tijd als PIC voor afgifte van het bewijs van bevoegdheid als verkeers- of beroepsvlieger en een meermotorige type- of klassebevoegdverklaring.
 - (iii) Een afgestudeerde aan een geïntegreerde vliegopleiding voor CPL/IR heeft recht op toekenning van maximaal 50 uur instrumentvliegtijd als leerling-

vlieger in de functie van eerste bestuurder ten behoeve van de vereiste tijd als PIC voor afgifte van het bewijs van bevoegdheid als beroepsvlieger en een meermotorige type- of klassebevoegdverklaring.

- (3) Vliegtijd als tweede bestuurder. Tenzij anders is bepaald in dit Deel, heeft de houder van een bewijs van bevoegdheid als bestuurder, wanneer hij als tweede bestuurder of als tweede bestuurder onder toezicht dienst doet, recht op toekenning van alle tijd als tweede bestuurder ten behoeve van de totale vliegtijd die nodig is voor een bewijs van bevoegdheid van een hogere categorie.

(b) Vrijstelling voor theoriekennis

- (1) Een kandidaat die is geslaagd voor het theorie-examen voor een bewijs van bevoegdheid als verkeersvlieger heeft recht op vrijstelling van de vereiste theoriekennis voor een LAPL, het bewijs van bevoegdheid als privévlieger, het bewijs van bevoegdheid als beroepsvlieger en, behalve wat betreft helikopters, de IR voor dezelfde categorie luchtvaartuigen.
- (2) Een kandidaat die is geslaagd voor het theorie-examen voor een bewijs van bevoegdheid als beroepsvlieger heeft recht op vrijstelling van de vereiste theoriekennis voor een LAPL of een bewijs van bevoegdheid als privévlieger in dezelfde categorie luchtvaartuigen.
- (3) De houder van een IR of een kandidaat die is geslaagd voor het theorie-examen voor instrumentkennis voor een categorie van luchtvaartuigen heeft recht op vrijstelling ten behoeve van de vereisten voor het theorieonderwijs en het bijbehorende examen voor een IR in een andere categorie luchtvaartuigen.
- (4) De houder van een bewijs van bevoegdheid als bestuurder heeft recht op vrijstelling ten behoeve van de vereisten voor het theorieonderwijs en het bijbehorende examen voor een bewijs van bevoegdheid in een andere categorie van luchtvaartuigen in overeenstemming met bijlage 1 van dit Deel.

De vrijstelling is ook van toepassing op kandidaten voor een bewijs van bevoegdheid als bestuurder die al met succes de theorie-examens hebben afgelegd voor de afgifte van dat bewijs van bevoegdheid als bestuurder in een andere categorie van luchtvaartuigen, op voorwaarde dat het binnen de geldigheidsperiode van FCL.025(c) valt.

FCL.040 Uitoefenen van de bevoegdheden van bewijzen van bevoegdheid

De uitoefening van bevoegdheden die worden toegekend door een bewijs zal afhangen van de geldigheid van de bijbehorende bevoegdverklaringen, indien van toepassing, en van de medische verklaring.

FCL.045 Verplichting om documenten bij zich te hebben en te tonen

- (a) Een bestuurder moet steeds een geldig bewijs van bevoegdheid en een geldige medische verklaring bij zich dragen wanneer hij/zij de bevoegdheden van het bewijs van bevoegdheid uitoefent.
- (b) De bestuurder moet tevens een persoonlijk identificatiedocument voorzien van een foto bij zich dragen.
- (c) Een bestuurder of een leerling-vlieger moet op verzoek van een bevoegd vertegenwoordiger van een bevoegde instantie zonder onnodig uitstel zijn/haar vastgelegde vliegtijdgegevens ter inspectie overhandigen.

- (d) Een leerling-vlieger moet op alle solo-overlandvluchten een bewijs van de vereiste autorisaties volgens FCL.020(a) bij zich hebben.

FCL.050 Vastleggen van vliegtijd

De bestuurder moet van alle gevlogen vluchten in een betrouwbaar document de details vastleggen op een manier die door de bevoegde instantie is vastgelegd.

FCL.055 Taalvaardigheid

- (a) Algemeen. Bestuurders van vleugelvliegtuigen, helikopters, powered-lift luchtvaartuigen en luchtschepen die gebruik moeten maken van de radiotelefoon, mogen de bevoegdheden van hun bewijs van bevoegdheid en bevoegdverklaringen niet uitoefenen, tenzij ze een taalvaardigheidsaantekening hebben op hun bewijs van bevoegdheid in het Engels of de taal gebruikt voor radiocommunicatie tijdens de vlucht. Op de aantekening moeten de taal, het vaardigheidsniveau en de geldigheidsdatum worden vermeld.
- (b) De kandidaat voor een taalvaardigheidsaantekening moet in overeenstemming met bijlage 2 van onderhavig Deel ten minste een operationeel niveau van taalvaardigheid aantonen voor zowel het gebruik van fraseologie als gewone taal. Daartoe moet de kandidaat zijn/haar bekwaamheid aantonen om:
- (1) effectief te communiceren met alleen maar de stem en in situaties van persoon tot persoon;
 - (2) over algemene en werkgerelateerde onderwerpen nauwgezet en duidelijk te communiceren;
 - (3) geschikte communicatiestrategieën te gebruiken voor het uitwisselen van berichten en voor het herkennen en oplossen van misverstanden in een algemene of werkgerelateerde context;
 - (4) met succes om te gaan met de taalkundige uitdagingen, opgeworpen door een complicatie of onverwachte wending van gebeurtenissen die voorkomen binnen de context van een routinematige werksituatie of communicatietask, waarmee hij/zij voor het overige bekend is; en
 - (5) een dialect of accent te gebruiken dat voor de luchtvaartgemeenschap begrijpelijk is.
- (c) Uitgezonderd voor bestuurders die een taalvaardigheid op expertniveau hebben laten zien, in overeenstemming met bijlage 2 van onderhavig Deel, zal de taalvaardigheidsaantekening worden onderworpen aan een herbeoordeling elke:
- (1) 4 jaar, indien het aangetoonde niveau op het operationele niveau ligt; of
 - (2) 6 jaar, indien het aangetoonde niveau op het niveau van uitgebreide kennis ligt.
- (d) Specifieke eisen voor houders van een bevoegdverklaring instrumentvliegen (IR). Onverminderd de bovenstaande leden, moeten houders van een IR de bekwaamheid laten zien om de Engelse taal te gebruiken op een niveau dat hen in staat stelt om:
- (1) alle informatie te begrijpen die relevant is voor de uitvoering van alle fasen van de vlucht, met inbegrip van de vluchtvoorbereiding;
 - (2) gebruik te maken van radiotelefonie in alle fasen van de vlucht, met inbegrip van noodsituaties;
 - (3) te communiceren met andere leden van het boordpersoneel tijdens alle fasen van de vlucht, met inbegrip van de vluchtvoorbereiding.

- (e) Het aantonen van de taalvaardigheid en het gebruik van de Engelse taal voor IR-houders moet worden uitgevoerd door middel van een beoordelingsmethode vastgelegd door de bevoegde instantie.

FCL.060 Recente ervaring

- (a) Luchtballonnen. Een bestuurder mag geen luchtballon besturen voor commercieel luchttransport of het vervoer van passagiers tenzij hij/zij tijdens de voorafgaande 180 dagen:
- (1) ten minste 3 vluchten heeft uitgevoerd als bestuurder van een luchtballon, waarvan ten minste 1 in een luchtballon van de relevante klasse en groep; of
 - (2) 1 vlucht heeft uitgevoerd in de relevante klasse en groep van luchtballonnen onder toezicht van een instructeur die is gekwalificeerd volgens subdeel J.
- (b) Vleugelvliegtuigen, helikopters, powered-lift luchtvaartuigen, luchtschepen en zweefvliegtuigen. Een bestuurder mag geen luchtvaartuig besturen voor commercieel luchttransport of het vervoer van passagiers:
- (1) als PIC of tweede bestuurder tenzij hij/zij in de voorafgaande 90 dagen ten minste 3 starts, naderingen en landingen heeft uitgevoerd in een luchtvaartuig van hetzelfde type of dezelfde klasse of in een FFS die representatief is voor dat type of die klasse. De 3 starts en landingen moeten worden uitgevoerd in éénvlieger- of meervliegeroperaties, naargelang van de bevoegdheden waarover de bestuurder beschikt; en
 - (2) als PIC 's nachts tenzij hij/zij:
 - (i) in de voorafgaande 90 dagen ten minste 1 start, nadering en landing heeft uitgevoerd 's nachts als eerste bestuurder van een luchtvaartuig van hetzelfde type of dezelfde klasse of in een FFS die representatief is voor dat type of die klasse; of
 - (ii) houder is van een IR;
 - (3) als tweede bestuurder voor aflossing tijdens de kruisvlucht tenzij hij/zij:
 - (i) voldoet aan de eisen in (b)(1); of
 - (ii) in de voorafgaande 90 dagen ten minste 3 sectoren heeft gevlogen als bestuurder voor aflossing tijdens de kruisvlucht van een luchtvaartuig van hetzelfde type of dezelfde klasse; of
 - (iii) recente training en herhalingstraining voor vliegvaardigheid heeft gevolgd in een FFS met een interval van maximaal 90 dagen. De herhalingstraining mag worden gecombineerd met de herhalingscursus van de operator beschreven in Deel OR.OPS.
 - (4) Wanneer een bestuurder bevoegd is om met meer dan één type niet-complexe helikopter met soortgelijke vliegeigenschappen en operationele kenmerken te vliegen, zoals gedefinieerd volgens Deel 21, mogen de 3 starts, naderingen en landingen vereist in (1) worden uitgevoerd in slechts één van de types, op voorwaarde dat de piloot ten minste 2 uur heeft gevlogen in elk van de helikoptertypes in de voorafgaande 6 maanden.
- (c) Specifieke eisen voor commercieel luchtvervoer

- (1) Voor commercieel luchtvervoer kan de periode van 90 dagen beschreven in het bovenstaande onder (b)(1) en (2) worden verlengd tot maximaal 120 dagen zolang de bestuurder lijnvluchten uitvoert onder toezicht van een instructeur of examiner voor typebevoegdverklaring.
- (2) Indien de bestuurder niet voldoet aan de eis onder (1), moet hij/zij een trainingsvlucht uitvoeren in het luchtvaartuig of een FFS van het te gebruiken type luchtvaartuig met inbegrip van ten minste de eisen beschreven onder (b)(1) en (2) vooraleer hij/zij zijn/haar bevoegdheden kan uitoefenen.

FCL.065 Beperking van bevoegdheden van houders van een bewijs van bevoegdheid die 60 jaar of ouder zijn in commercieel luchtvervoer

- (a) 60–64 jaar. Vleugelvliegtuigen en helikopters. De houder van een bewijs van bevoegdheid als bestuurder die de leeftijd van 60 jaar heeft bereikt, mag niet fungeren als bestuurder van een luchtvaartuig dat betrokken is bij commercieel luchtvervoer uitgezonderd:
 - (1) als lid van een bemanning bestaande uit meerdere bestuurders; en
 - (2) op voorwaarde dat deze houder de enige bestuurder is van het cockpitpersoneel die de leeftijd van 60 jaar heeft bereikt.
- (b) 65 jaar. De houder van een bewijs van bevoegdheid als bestuurder die de leeftijd van 65 jaar heeft bereikt, mag niet fungeren als bestuurder van een luchtvaartuig dat betrokken is bij commercieel luchtvervoer.

FCL.070 Herroepen, opschorten en beperken van bewijzen van bevoegdheid, bevoegdverklaringen en certificaten

- (a) Bewijzen van bevoegdheid, bevoegdverklaringen en certificaten afgegeven in overeenstemming met dit Deel kunnen worden beperkt, opgeschort of herroepen door de bevoegde instantie wanneer de bestuurder niet voldoet aan de eisen van dit Deel, Deel Medisch of de toepasselijke operationele eisen, in overeenstemming met de voorwaarden en procedures vastgelegd in het Deel AR.
- (b) Wanneer een bewijs van bevoegdheid wordt opgeschort of herroepen, zal de bestuurder het bewijs van bevoegdheid of certificaat onmiddellijk teruggeven aan de bevoegde instantie.

SUBDEEL B

BEWIJS VAN BEVOEGDHEID ALS RECREATIEF VLIEGER — (LIGHT AIRCRAFT PILOT LICENCE – LAPL)

AFDELING 1

Gemeenschappelijke eisen

FCL.100 LAPL — Minimumleeftijd

Kandidaten voor een LAPL moeten:

- (a) ten minste 17 jaar oud zijn in het geval van vleugelvliegtuigen en helikopters;
- (b) ten minste 16 jaar oud zijn in het geval van zweefvliegtuigen en luchtballonnen.

FCL.105 LAPL — Bevoegdheden en voorwaarden

- (a) Algemeen. De houder van een LAPL is bevoegd om op te treden als PIC in de toepasselijke categorie van luchtvaartuigen tijdens niet-commerciële vluchten zonder financiële tegenprestatie.
- (b) Voorwaarden. Een kandidaat voor een LAPL moet voldoen aan de eisen voor de relevantie categorie van luchtvaartuigen en, indien van toepassing, voor de klasse of het type van luchtvaartuig dat bij de vaardigheidstest wordt gebruikt.

FCL.110 LAPL — Vrijstelling voor dezelfde luchtvaartuigcategorie

- (a) Een kandidaat voor een LAPL die houder is geweest van een ander bewijs van bevoegdheid voor dezelfde luchtvaartuigcategorie krijgt volledige vrijstelling ten behoeve van de eisen van de LAPL in die luchtvaartuigcategorie.
- (b) Onverminderd de bovenstaande paragraaf moet de kandidaat, als het bewijs van bevoegdheid is verlopen, slagen voor een vaardigheidstest in overeenstemming met FCL.125 voor de afgifte van een LAPL in de betreffende luchtvaartuigcategorie.

FCL.115 LAPL — Trainingscursus

Een kandidaat voor een LAPL moet een trainingscursus voltooien aan een ATO. De cursus moet theoretische kennis en vlieg-instructie bevatten die toepasselijk zijn voor de toegekende bevoegdheden.

FCL.120 LAPL — Theorie-examen

Een kandidaat voor een LAPL moet blijken van een niveau van theoretische kennis dat toepasselijk is voor de toegekende bevoegdheden door het afleggen van examens over de volgende onderwerpen:

- (a) gemeenschappelijke onderwerpen:
 - Luchtvaartwetgeving,
 - Menselijke prestaties,
 - Meteorologie, en
 - Communicatie;
- (b) specifieke onderwerpen betreffende de verschillende luchtvaartuigcategorieën:
 - Beginselen van het vliegen,
 - Operationele procedures,

- Vluchtprestaties en -planning,
- Algemene kennis van het luchtvaartuig, en
- Navigatie.

FCL.125 LAPL — Vaardigheidstest

- (a) Aan de hand van een vaardigheidstest moet een kandidaat voor een LAPL blijk geven van de vaardigheid om, als PIC van de toepasselijke luchtvaartuigcategorie, de relevante procedures en manoeuvres uit te voeren met een graad van vakbekwaamheid passend bij de bevoegdheden die worden verleend.
- (b) Kandidaten voor de vaardigheidstest moeten vlieg instructie hebben gekregen in dezelfde klasse of hetzelfde type luchtvaartuig dat wordt gebruikt tijdens de vaardigheidstest. De bevoegdheden worden beperkt tot de klasse of het type dat wordt gebruikt voor de vaardigheidstest tot verdere uitbreidingen van het bewijs van bevoegdheid worden bekrachtigd, in overeenstemming met onderhavig subdeel.
- (c) Minimumpercentage om te slagen
 - (1) De vaardigheidstest bestaat uit verschillende secties die de verschillende fasen van een vlucht voorstellen in overeenstemming met de luchtvaartuigcategorie waarmee wordt gevlogen.
 - (2) Wanneer een kandidaat zakt voor een item van een sectie is hij/zij niet geslaagd voor de volledige sectie. Als een kandidaat zakt voor slechts 1 sectie, moet hij/zij enkel die sectie opnieuw afleggen. Wanneer een kandidaat zakt voor meer dan 1 sectie is hij/zij niet geslaagd voor de volledige test.
 - (3) Als de test moet worden herhaald in overeenstemming met (2), zal een onvoldoende voor een sectie, met inbegrip van de secties waarvoor een voldoende werd behaald tijdens een vorige poging, leiden tot een onvoldoende voor de volledige test.
 - (4) Kandidaten die niet slagen voor alle secties van de test na 2 pogingen, moeten verdere praktische training volgen.

AFDELING 2

Specifieke eisen voor de Basic LAPL – Vleugelvliegtuigen

FCL.105.BLAPL Basic LAPL — Bevoegdheden

Houders van een Basic LAPL voor vleugelvliegtuigen zijn bevoegd om op te treden als PIC op éénmotorige zuigervliegtuigen (land) of TMG's met een maximale startmassa van 2000 kg of lichter, tijdens lokale vluchten binnen maximaal 30 km (15 NM) van het luchtvaartterrein van vertrek, zonder tussenlandingen en waarbij, rekening houdend met de omstandigheden, de bestuurder altijd in staat is om terug te keren naar het luchtvaartterrein van vertrek.

Het vervoer van passagiers maakt geen deel uit van de bevoegdheden van de Basic LAPL.

FCL.110.BLAPL Basic LAPL – Ervaringseisen en vrijstellingen

- (a) Een kandidaat voor een Basic LAPL voor vleugelvliegtuigen moet ten minste 20 uur vlieg instructie hebben voltooid in de klasse waarvoor de vaardigheidstest wordt afgelegd, met inbegrip van ten minste:
 - (1) 10 uur dubbelbesturingsonderricht,

- (2) 4 uur solovliegtijd onder toezicht,
 - (3) 3 uur dubbelbesturingsonderricht tijdens overlandvluchten.
- (b) Vrijstellingen. Kandidaten met voorafgaande ervaring als PIC kunnen vrijstelling krijgen ten behoeve van de eisen onder (a).

De omvang van de vrijstelling wordt bepaald door de ATO waar de bestuurder de trainingscursus volgt, op basis van een toelatingsvliegtest, maar mag in geen geval:

- (1) de totale vliegtijd als PIC overschrijden;
- (2) 50 % van de uren opgelegd in (a) overschrijden; en
- (3) de eisen onder (a)(2) en (a)(3) omvatten.

FCL.135.BLAPL Basic LAPL — Uitbreiding van bevoegdheden naar een andere klasse of variant

- (a) De bevoegdheden van een Basic LAPL worden beperkt tot de klasse die bij de vaardigheidstest werd gebruikt. Deze beperking kan worden opgeheven als de bestuurder het volgende heeft voltooid in een andere klasse:
- (1) 3 uur vliegstructie, met inbegrip van:
 - (i) 10 starts en landingen onder dubbelbesturing, en
 - (ii) 10 solostarts en -landingen onder toezicht.
 - (2) een vaardigheidstest om bewijs te leveren van een adequaat niveau van praktische vaardigheden voor de nieuwe klasse. Tijdens deze vaardigheidstest moet de kandidaat ook aantonen aan de examinerator dat hij/zij over een adequaat niveau van theoretische kennis beschikt over de nieuwe klasse wat betreft de volgende onderwerpen:
 - Operationele procedures,
 - Vluchtprestaties en -planning,
 - Algemene kennis van het luchtvaartuig.
- (b) Vooraleer de houder van een Basic LAPL de bevoegdheden van het bewijs van bevoegdheid kan uitoefenen op een andere variant van vleugelvliegtuig dan werd gebruikt voor de vaardigheidstest, moet de bestuurder een verschillen- en familiarisatietraining volgen. De verschillentraining moet worden aangetekend in het logboek van de vlieger of in een gelijkwaardig document en ondertekend door de instructeur.

FCL.140.BLAPL Basic LAPL — Eisen inzake recentheid

Houders van een Basic LAPL mogen de bevoegdheden van hun bewijs van bevoegdheid slechts uitoefenen wanneer ze voldoen aan de eisen inzake recentheid onder FCL.140.A.

AFDELING 3

Specifieke eisen voor de LAPL voor vleugelvliegtuigen — LAPL(A)

FCL.105.A LAPL(A) — Bevoegdheden

Houders van een LAPL voor vleugelvliegtuigen zijn bevoegd om op te treden als PIC op éénmotorige zuigervliegtuigen (land) of TMG's met een maximale startmassa van 2000 kg of

lichter, voor het vervoer van maximaal 3 passagiers, zodat er nooit meer dan 4 personen aan boord van het luchtvaartuig zijn.

FCL.110.A LAPL(A) – Ervaringseisen en vrijstellingen

- (a) Kandidaten voor een LAPL(A) moeten ten minste 30 uur vlieg instructie hebben voltooid in vleugelvliegtuigen of TMG's, met inbegrip van ten minste:
 - (1) 15 uur dubbelbesturingsonderricht in de klasse waarmee de vaardigheidstest wordt afgelegd;
 - (2) 6 uur solovliegtijd onder toezicht, met inbegrip van ten minste 3 uur solo-overlandvluchten met ten minste 1 overlandvlucht van ten minste 150 km (80 NM), gedurende welke 1 landing met volledige stilstand moet worden uitgevoerd op een ander luchtvaarterrein dan het luchtvaarterrein van vertrek.
- (b) Specifieke eisen voor kandidaten die houder zijn van een Basic LAPL voor vleugelvliegtuigen. Kandidaten voor een LAPL(A) die houder zijn van een Basic LAPL voor vleugelvliegtuigen moeten 10 uur vlieg instructie hebben voltooid, met inbegrip van ten minste:
 - (1) 5 uur dubbelbesturingsonderricht;
 - (2) 4 uur solovliegtijd onder toezicht, met inbegrip van 3 uur solo-overlandvluchten met ten minste 1 overlandvlucht van ten minste 150 km (80 NM), gedurende welke 1 landing met volledige stilstand moet worden uitgevoerd op een ander luchtvaarterrein dan het luchtvaarterrein van vertrek.
- (c) Specifieke eisen voor kandidaten die houder zijn van een LAPL(S) met uitbreiding naar TMG. Kandidaten voor een LAPL(A) die houder zijn van een LAPL(S) met een TMG-uitbreiding moeten ten minste 21 uur vliegtijd hebben voltooid op TMG's na de aantekening van de TMG-uitbreiding en moeten voldoen aan de eisen onder FCL.135.BLAPL(a) voor vleugelvliegtuigen.
- (d) Vrijstelling. Kandidaten met voorafgaande ervaring als PIC kunnen vrijstelling krijgen ten behoeve van de eisen onder (a).

De omvang van de vrijstelling wordt bepaald door de ATO waar de bestuurder de trainingscursus volgt, op basis van een toelatingsvliegtest, maar mag in geen geval:

- (1) de totale vliegtijd als PIC overschrijden;
- (2) 50 % van de uren opgelegd in (a) overschrijden;
- (3) de eisen onder (a)(2) omvatten.

FCL.135.A LAPL(A) — Uitbreiding van bevoegdheden naar een andere klasse of variant van vleugelvliegtuigen

De bevoegdheden van een LAPL(A) zijn beperkt tot de klasse en variant van vleugelvliegtuigen of TMG's die bij de vaardigheidstest werden gebruikt. Deze beperking kan worden opgeheven als de bestuurder voldoet aan de eisen in FCL.135.BLAPL.

FCL.140.A LAPL(A) — Eisen inzake recentheid

- (a) Houder van een LAPL(A) mogen enkel de bevoegdheden van hun bewijs van bevoegdheid uitoefenen wanneer ze, gedurende de afgelopen 24 maanden, als bestuurder van vleugelvliegtuigen of TMG's het onderstaande hebben voltooid:

- (1) ten minste 12 uur vliegtijd als PIC, met inbegrip van 12 starts en landingen; en
 - (2) herhalingstraining van ten minste 1 uur totale vliegtijd met een instructeur.
- (b) Houders van een LAPL(A) die niet voldoen aan de eisen onder (a) moeten:
- (1) een bekwaamheidsproef afleggen met een examiner voordat ze de uitoefening van de bevoegdheden van hun bewijs van bevoegdheid hervatten; of
 - (2) de extra vliegtijd of starts en landingen uitvoeren, met dubbele besturing of solo onder het toezicht van een instructeur, om te voldoen aan de eisen onder (a).

AFDELING 4

Specifieke eisen voor de LAPL voor helikopters — LAPL(H)

FCL.105.H LAPL(H) — Bevoegdheden

Houders van een LAPL voor helikopters zijn bevoegd om op te treden als PIC op éénmotorige helikopters met een maximale startmassa van 2000 kg of lichter, voor het vervoer van maximaal 3 passagiers, zodat er nooit meer dan 4 personen aan boord zijn.

FCL.110.H LAPL(H) — Ervaringseisen en vrijstellingen

- (a) Kandidaten voor een LAPL(H) moeten 40 uur vlieginstructie hebben voltooid in helikopters. Ten minste 35 uur daarvan moet worden gevlogen in het type helikopter dat zal worden gebruikt voor de vaardigheidstest. De vlieginstructie moet ten minste het volgende omvatten:
- (1) 20 uur dubbelbesturingsonderricht; en
 - (2) 10 uur solovliegtijd onder toezicht, met inbegrip van ten minste 5 uur solo-overlandvluchten met ten minste 1 overlandvlucht van ten minste 150 km (80 NM), gedurende welke 1 landing met volledige stilstand moet worden uitgevoerd op een ander luchtvaartterrein dan het luchtvaartterrein van vertrek.
- (b) Vrijstellingen. Kandidaten met voorafgaande ervaring als PIC kunnen vrijstelling krijgen ten behoeve van de eisen onder (a).

De omvang van de vrijstelling wordt bepaald door de ATO waar de bestuurder de trainingscursus volgt, op basis van een toelatingsvliegtest, maar mag in geen geval:

- (1) de totale vliegtijd als PIC overschrijden;
- (2) 50 % van de uren opgelegd in (a) overschrijden;
- (3) de eisen onder (a)(2) omvatten.

FCL.135.H LAPL(H) – Uitbreiding van bevoegdheden naar een andere klasse of variant van helikopter

- (a) De bevoegdheden van een LAPL(H) zijn beperkt tot het specifieke type en de specifieke variant van helikopter die bij de vaardigheidstest werd gebruikt. Deze beperking kan worden opgeheven als de bestuurder het volgende heeft voltooid:
- (1) 5 uur vlieginstructie, met inbegrip van:
 - (i) 15 starts, naderingen en landingen onder dubbelbesturing;

- (ii) 15 solostarts, -naderingen en -landingen onder toezicht;
 - (iii) een vaardigheidstest om bewijs te leveren van een adequaat niveau van praktische vaardigheden voor het nieuwe type. Tijdens deze vaardigheidstest moet de kandidaat ook aantonen aan de examinerator dat hij/zij over een adequaat niveau van theoretische kennis beschikt over het nieuwe type wat betreft de volgende onderwerpen:
 - Operationele procedures,
 - Vluchtprestaties en -planning,
 - Algemene kennis van het luchtvaartuig.
- (b) Vooraleer de houder van een LAPL(H) de bevoegdheden van het bewijs van bevoegdheid kan uitoefenen op een andere variant van helikopter dan werd gebruikt voor de vaardigheidstest, moet de bestuurder een verschillen- en familiarisatietraining volgen, zoals bepaald in de gegevens voor operationele geschiktheid volgens Deel-21. De verschillentraining moet worden aangetekend in het logboek van de vlieger of in een gelijkwaardig document en ondertekend door de instructeur.

FCL.140.H LAPL(H) — Eisen inzake recentheid

- (a) Houders van een LAPL(H) mogen de bevoegdheden van hun bewijs van bevoegdheid enkel uitoefenen in een specifiek type wanneer ze gedurende de afgelopen 12 maanden het onderstaande hebben voltooid in helikopters:
- (1) ten minste 6 uur vliegtijd als PIC, met inbegrip van 6 starts, naderingen en landingen; en
 - (2) herhalingsstraining van ten minste 1 uur totale vliegtijd met een instructeur.
- (b) Houders van een LAPL(H) die niet voldoen aan de eisen onder (a) moeten:
- (1) met succes een bekwaamheidsproef afleggen met een examinerator in het specifiek type voordat ze de uitoefening van de bevoegdheden van hun bewijs van bevoegdheid hervatten; of
 - (2) de extra vliegtijd of starts en landingen uitvoeren, met dubbele besturing of solo onder het toezicht van een instructeur, om te voldoen aan de eisen onder (a).

AFDELING 5

Specifieke eisen voor de LAPL voor zweefvliegtuigen – LAPL(S)

FCL.105.S LAPL(S) — Bevoegdheden en voorwaarden

- (a) Houders van een LAPL voor zweefvliegtuigen zijn bevoegd om op te treden als PIC op zweefvliegtuigen en gemotoriseerde zweefvliegtuigen. Om de bevoegdheden te mogen uitoefenen in een TMG, moet de houder voldoen aan de eisen in FCL.135.S.
- (b) Houders van een LAPL(S) mogen enkel passagiers vervoeren nadat ze, na afgifte van het bewijs van bevoegdheid, 10 uur vliegtijd of 30 lanceringen als PIC op zweefvliegtuigen of gemotoriseerde zweefvliegtuigen hebben uitgevoerd.

FCL.110.S LAPL(S) — Ervaringseisen en vrijstellingen

- (a) Kandidaten voor een LAPL(S) moeten ten minste 15 uur vlieg instructie hebben voltooid op zweefvliegtuigen of gemotoriseerde zweefvliegtuigen, met inbegrip van ten minste:
 - (1) 10 uur dubbelbesturingsonderricht;
 - (2) 2 uur solovliegtijd onder toezicht;
 - (3) 45 lanceringen en landingen;
 - (4) 1 solo-overlandvlucht van ten minste 50 km (27 NM) of 1 overlandvlucht met dubbelbesturing van ten minste 100 km (55 NM).
- (b) Van de 15 uur die vereist zijn onder (a), mag ten hoogste 7 uur worden gevlogen in een TMG.
- (c) Vrijstelling. Kandidaten met voorafgaande ervaring als PIC kunnen vrijstelling krijgen ten behoeve van de eisen onder (a).

De omvang van de vrijstelling wordt bepaald door de ATO waar de bestuurder de trainingscursus volgt, op basis van een toelatingstest, maar mag in geen geval:

- (1) de totale vliegtijd als PIC overschrijden;
- (2) 50 % van de uren opgelegd in (a) overschrijden;
- (3) de eisen onder (a)(2) tot en met (a)(4) omvatten.

FCL.130.S LAPL(S) — Lanceringsmethoden

- (a) De bevoegdheden van de LAPL(S) zijn beperkt tot de lanceringsmethode uitgevoerd tijdens de vaardigheidstest. Deze beperking kan worden opgeheven als de bestuurder het volgende heeft voltooid:
 - (1) in het geval van lierstart en autostart: ten minste 10 lanceringen met dubbelbesturingsonderricht, en 5 sololanceringen onder toezicht;
 - (2) in het geval van sleepstart en zelfstart: ten minste 5 lanceringen met dubbelbesturingsonderricht, en 5 sololanceringen onder toezicht. Bij zelfstart mag het dubbelbesturingsonderricht worden uitgevoerd in een TMG;
 - (3) in het geval van een bungeestart: ten minste 3 lanceringen met dubbelbesturingsonderricht of solo onder toezicht.

- (b) Het voltooien van de extra trainingslanceringen moet worden opgetekend in het logboek en getekend door de instructeur.
- (c) Om hun bevoegdheden voor elke lanceringsmethode te behouden, moeten bestuurders ten minste 5 lanceringen hebben uitgevoerd gedurende de afgelopen 24 maanden, behalve voor de bungeelancering waarbij slechts 2 lanceringen moeten worden uitgevoerd.
- (d) Als de bestuurder niet voldoet aan de eisen onder (c) moet hij/zij het extra aantal lanceringen uitvoeren met dubbelbesturing of solo onder toezicht van een instructeur om de bevoegdheden te hernieuwen.

FCL.135.S LAPL(S) — Uitbreiding van bevoegdheden naar TMG

De bevoegdheden van een LAPL(S) kunnen worden uitgebreid naar een TMG wanneer de bestuurder ten minste het onderstaande heeft voltooid in een ATO:

- (a) 6 uur vlieg instructie in een TMG, met inbegrip van:
 - (1) 4 uur dubbelbesturingsonderricht;
 - (2) 1 solo-overlandvlucht van ten minste 150 km (80 NM), gedurende welke 1 landing met volledige stilstand moet worden uitgevoerd op een ander luchtvaartterrein dan het luchtvaartterrein van vertrek;
- (b) een vaardigheidstest om bewijs te leveren van een adequaat niveau van praktische vaardigheden in een TMG. Tijdens deze vaardigheidstest moet de kandidaat ook aantonen aan de examinerator dat hij/zij over een adequaat niveau van theoretische kennis beschikt over de TMG wat betreft de volgende onderwerpen:
 - Beginselen van het vliegen,
 - Operationele procedures,
 - Vluchtprestaties en -planning,
 - Algemene kennis van het luchtvaartuig,
 - Navigatie.

FCL.140.S LAPL(S) — Eisen inzake recentheid

- (a) Zweefvliegtuigen en gemotoriseerde zweefvliegtuigen. Houders van een LAPL(S) mogen de bevoegdheden van hun bewijs van bevoegdheid enkel uitoefenen in zweefvliegtuigen of gemotoriseerde zweefvliegtuigen wanneer ze gedurende de afgelopen 24 maanden het onderstaande hebben voltooid in zweefvliegtuigen of gemotoriseerde zweefvliegtuigen, met uitzondering van TMG's:
 - (1) 5 uur vliegtijd als PIC, met inbegrip van 15 lanceringen;
 - (2) 2 trainingsvluchten met een instructeur;
- (b) TMG. Houders van een LAPL(S) mogen de bevoegdheden van hun bewijs van bevoegdheid enkel uitoefenen op een TMG wanneer ze:
 - (1) gedurende de afgelopen 24 maanden het onderstaande hebben voltooid op TMG's:
 - (i) ten minste 12 uur vliegtijd als PIC, met inbegrip van 12 starts en landingen; en

- (ii) herhalingstraining van ten minste 1 uur totale vliegtijd met een instructeur.
- (2) Wanneer de houder van de LAPL(S) ook bevoegd is om met vleugelvliegtuigen te vliegen, mogen de eisen onder (1) worden voltooid in vleugelvliegtuigen.
- (c) Houders van een LAPL(S) die niet voldoen aan de eisen onder (a) of (b) moeten, voordat ze de uitoefening van hun bevoegdheden hervatten:
 - (1) met succes een bekwaamheidsproef afleggen met een examiner op een zweefvliegtuig of een TMG, naargelang het geval; of
 - (2) de extra vliegtijd of starts en landingen uitvoeren, met dubbele besturing of solo onder het toezicht van een instructeur, om te voldoen aan de eisen onder (a) of (b).

AFDELING 6

Specifieke eisen voor de LAPL voor luchtballonnen — LAPL(B)

FCL.105.B LAPL(B) — Bevoegdheden

Houders van een LAPL voor luchtballonnen zijn bevoegd om op te treden als PIC op luchtballonnen of luchtschepen met hete lucht met een maximale balloncapaciteit van 3400 m³ of gasballonnen met een maximale balloncapaciteit van 1200 m³, voor het vervoer van maximaal 3 passagiers, zodat nooit meer dan 4 personen aan boord van het luchtvaartuig zijn.

FCL.110.B LAPL(B) — Eisen inzake recentheid

- (a) Kandidaten voor een LAPL(B) moeten ten minste 16 uur vlieg instructie hebben voltooid in luchtballonnen van dezelfde klasse, met inbegrip van ten minste:
 - (1) 12 uur dubbelbesturingsonderricht;
 - (2) 10 inflaties en 20 starts en landingen; en
 - (3) 1 solovlucht onder toezicht met een minimale vliegtijd van ten minste 30 minuten.
- (b) Vrijstellingen. Kandidaten met voorafgaande ervaring als PIC in luchtballonnen kunnen vrijstelling krijgen ten behoeve van de eisen onder (a).

De omvang van de vrijstelling wordt bepaald door de ATO waar de bestuurder de trainingscursus volgt, op basis van een toelatingsvliegtest, maar mag in geen geval:

- (1) de totale vliegtijd als PIC in luchtballonnen overschrijden;
- (2) 50 % van de uren opgelegd in (a) overschrijden;
- (3) de eisen onder (a)(2) en (a)(3) omvatten.

FCL.130.B LAPL(B) — Uitbreiding van bevoegdheden naar verankerde vluchten

- (a) De bevoegdheden van de LAPL(B) zijn beperkt tot niet-verankerde vluchten. Deze beperking kan worden opgeheven als de bestuurder ten minste 3 verankerde instructievluchten heeft voltooid.
- (b) Het voltooien van de extra training moet worden opgetekend in het logboek en getekend door de instructeur.

- (c) Om deze bevoegdheid te behouden, moet de bestuurder ten minste 2 verankerde vluchten hebben uitgevoerd gedurende de afgelopen 24 maanden.
- (d) Als de bestuurder niet voldoet aan de eis onder (c) moet hij/zij het extra aantal verankerde vluchten uitvoeren met dubbelbesturing of solo onder toezicht van een instructeur om de bevoegdheden te hernieuwen.

FCL.135.B LAPL(B) — Uitbreiding van bevoegdheden naar een andere klasse luchtballonnen

De bevoegdheden van de LAPL(B) zijn beperkt tot de klasse van luchtballonnen die bij de vaardigheidstest werd gebruikt. Deze beperking kan worden opgeheven wanneer de bestuurder ten minste het onderstaande in een andere klasse heeft voltooid aan een ATO:

- (a) 5 vluchten met dubbele besturing; of
- (b) in het geval van een LAPL(B) voor heteluchtballonnen die hun bevoegdheden willen uitbreiden naar heteluchtschepen, 5 uur dubbelbesturingsonderricht; en
- (c) een vaardigheidstest tijdens welke de kandidaat moet aantonen aan de examinerator dat hij/zij over een adequaat niveau van theoretische kennis beschikt over de nieuwe klasse wat betreft de volgende onderwerpen:
 - Beginselen van het vliegen,
 - Operationele procedures,
 - Vluchtprestaties en -planning, en
 - Algemene kennis van het luchtvaartuig.

FCL.140.B LAPL(B) — Eisen inzake recentheid

- (a) Houders van een LAPL(B) mogen de bevoegdheden van hun bewijs van bevoegdheid enkel uitoefenen wanneer ze gedurende de afgelopen 24 maanden ten minste het onderstaande hebben voltooid in één klasse van luchtballonnen:
 - (1) 6 uur vliegtijd als PIC, met inbegrip van 10 starts en landingen; en
 - (2) 1 trainingsvlucht met een instructeur;
 - (3) als bovendien de bestuurder gekwalificeerd is om met meer dan één klasse ballon te vliegen, moet hij/zij, om zijn/haar bevoegdheden in de andere klasse uit te oefenen, ten minste 3 uur vliegtijd hebben voltooid in die klasse gedurende de afgelopen 24 maanden, met inbegrip van 3 starts en landingen.
- (b) Houders van een LAPL(B) die niet voldoen aan de eisen onder (a) moeten, voordat ze de uitoefening van hun bevoegdheden hervatten:
 - (1) met succes een bekwaamheidsproef afleggen met een examinerator in de desbetreffende klasse; of
 - (2) de extra vliegtijd of starts en landingen uitvoeren, met dubbele besturing of solo onder het toezicht van een instructeur, om te voldoen aan de eisen onder (a).

SUBDEEL C

BEWIJS VAN BEVOEGDHEID ALS PRIVÉVLIIEGER (PPL), BEWIJS VAN BEVOEGDHEID ALS ZWEEFVLIIEGER (SPL) EN BEWIJS VAN BEVOEGDHEID ALS BALLONVAARDER (BPL)

AFDELING 1

Gemeenschappelijke eisen

FCL.200 Minimumleeftijd

- (a) Een kandidaat voor een PPL moet ten minste 17 jaar oud zijn;
- (b) Een kandidaat voor een BPL of een SPL moet ten minste 16 jaar oud zijn.

FCL.205 Voorwaarden

Kandidaten voor de afgifte van een PPL moeten voldoen aan de eisen voor de klasse- of typebevoegdverklaring van het luchtvaartuig dat wordt gebruikt tijdens de vaardigheidstest, zoals bepaald in subdeel H.

FCL.210 Trainingscursus

Een kandidaat voor een BPL, SPL of PPL moet een trainingscursus voltooien aan een ATO. De cursus moet theoretiekennis en vlieg instructie bevatten die toepasselijk zijn voor de toegekende bevoegdheden.

FCL.215 Theorie-examen

Een kandidaat voor een BPL, SPL of PPL moet blijk geven van een niveau van theoretiekennis dat toepasselijk is voor de toegekende bevoegdheden door het afleggen van examens over de volgende onderwerpen:

- (a) gemeenschappelijke onderwerpen:
 - Luchtvaartwetgeving,
 - Menselijke prestaties,
 - Meteorologie, en
 - Communicatie;
- (b) specifieke onderwerpen betreffende de verschillende luchtvaartuigcategorieën:
 - Beginselen van het vliegen,
 - Operationele procedures,
 - Vluchtprestaties en -planning,
 - Algemene kennis van het luchtvaartuig, en
 - Navigatie.

FCL.235 Vaardigheidstest

- (a) Aan de hand van een vaardigheidstest moet een kandidaat voor een BPL, SPL of PPL blijk geven van de vaardigheid om, als PIC van de toepasselijke luchtvaartuigcategorie, de relevante procedures en manoeuvres uit te voeren met een graad van vakbekwaamheid passend bij de bevoegdheden die worden verleend.

- (b) Een kandidaat voor de vaardigheidstest moet vlieginstructie hebben gekregen in dezelfde klasse of hetzelfde type luchtvaartuig, of een groep van luchtballonnen, die worden gebruikt tijdens de vaardigheidstest.
- (c) Minimumpercentage om te slagen
 - (1) De vaardigheidstest bestaat uit verschillende secties die de verschillende fasen van een vlucht voorstellen in overeenstemming met de luchtvaartuigcategorie waarmee wordt gevlogen.
 - (2) Wanneer een kandidaat zakt voor een item van een sectie is hij/zij niet geslaagd voor de volledige sectie. Wanneer een kandidaat zakt voor meer dan 1 sectie is hij/zij niet geslaagd voor de volledige test. Als een kandidaat zakt voor slechts 1 sectie, moet hij/zij enkel die sectie opnieuw afleggen.
 - (3) Als de test moet worden herhaald in overeenstemming met (2), zal een onvoldoende voor een sectie, met inbegrip van de secties waarvoor een voldoende werd behaald tijdens een vorige poging, leiden tot een onvoldoende voor de volledige test.
 - (4) Kandidaten die niet slagen voor alle secties van de test na 2 pogingen, moeten verdere training volgen.

AFDELING 2

Specifieke eisen voor de PPL voor vleugelvliegtuigen – PPL(A)

FCL.205.A PPL(A) – Bevoegdheden

- (a) De houder van een PPL(A) is bevoegd om op te treden als PIC of tweede bestuurder van luchtvaartuigen of TMG's tijdens niet-commerciële vluchttuitvoeringen zonder financiële tegenprestatie.
- (b) Niettegenstaande de bovenstaande paragraaf, mag de houder van een PPL(A) met bevoegdheden als instructeur of examiner een financiële tegenprestatie ontvangen voor:
 - (1) het geven van vlieginstructie voor de LAPL(A) of PPL(A);
 - (2) het afnemen van vaardigheidstests en bekwaamheidsproeven voor deze bewijzen van bevoegdheid;
 - (3) de bevoegdverklaringen en certificaten die horen bij deze bewijzen van bevoegdheid.

FCL.210.A PPL(A) – Ervaringseisen en vrijstellingen

- (a) Kandidaten voor een PPL(A) moeten ten minste 45 uur vlieginstructie hebben voltooid in vleugelvliegtuigen, waarvan er 5 voltooid mogen zijn in een FSTD, met inbegrip van ten minste:
 - (1) 25 uur dubbelbesturingsonderricht; en
 - (2) 10 uur solovliegtijd onder toezicht, met inbegrip van ten minste 5 uur solo-overlandvluchten met ten minste 1 overlandvlucht van ten minste 270 km (150 NM), gedurende welke landingen met volledige stilstand moeten worden uitgevoerd op 2 luchtvaartterreinen die verschillen van het luchtvaartterrein van vertrek.

- (b) Specifieke eisen voor kandidaten die houder zijn van een LAPL(A). Kandidaten voor een PPL(A) die houder zijn van een LAPL(A) moeten ten minste 15 uur vliegtijd hebben voltooid op vleugelvliegtuigen na de afgifte van de LAPL(A), waarvan ten minste 10 uur vlieg instructie voltooid in een trainingscursus aan een ATO. Deze trainingscursus moet ten minste 4 uur solovliegtijd onder toezicht bevatten, met inbegrip van ten minste 2 uur solo-overlandvluchten met ten minste 1 overlandvlucht van ten minste 270 km (150 NM), gedurende welke landingen met volledige stilstand moeten worden uitgevoerd op 2 luchtvaartterreinen die verschillen van het luchtvaartterrein van vertrek.
- (c) Specifieke eisen voor kandidaten die houder zijn van een LAPL(S) met uitbreiding naar TMG. Kandidaten voor een PPL(A) die houder zijn van een LAPL(S) met een TMG-uitbreiding moeten het onderstaande hebben voltooid:
 - (1) ten minste 24 uur vliegtijd in een TMG na de aantekening van de TMG-uitbreiding; en
 - (2) 15 uur vlieg instructie in vleugelvliegtuigen in een trainingscursus aan een ATO, met inbegrip van ten minste de eisen onder (a)(2).
- (d) Vrijstelling. Kandidaten die houder zijn van een bewijs van bevoegdheid voor een andere categorie luchtvaartuig, behalve luchtballonnen, krijgen een vrijstelling van 10 % van hun totale vliegtijd als PIC op dergelijke luchtvaartuigen begrensd tot een maximum van 10 uur. De omvang van de vrijstelling mag in geen geval dienen ten behoeve van de eisen onder (a)(2).

AFDELING 3

Specifieke eisen voor de PPL voor helikopters – PPL(H)

FCL.205.H PPL(H) – Bevoegdheden

- (a) De houder van een PPL(H) is bevoegd om op te treden als PIC of tweede bestuurder van helikopters tijdens niet-commerciële vluchtuitvoeringen zonder financiële tegenprestatie.
- (b) Niettegenstaande de bovenstaande paragraaf, mag de houder van een PPL(H) met bevoegdheden als instructeur of examiner een financiële tegenprestatie ontvangen voor:
 - (1) het geven van vlieg instructie voor de LAPL(H) of PPL(H);
 - (2) het afnemen van vaardigheidstests en bekwaamheidsproeven voor deze bewijzen van bevoegdheid;
 - (3) de bevoegdverklaringen en certificaten die horen bij deze bewijzen van bevoegdheid.

FCL.210.H PPL(H) – Ervaringseisen en vrijstellingen

- (a) Kandidaten voor een PPL(H) moeten ten minste 45 uur vlieg instructie hebben voltooid in helikopters, waarvan er 5 voltooid mogen zijn in een FNPT of FFS, met inbegrip van ten minste:
 - (1) 25 uur dubbelbesturingsonderricht; en
 - (2) 10 uur solovliegtijd onder toezicht, met inbegrip van ten minste 5 uur solo-overlandvluchten met ten minste 1 overlandvlucht van ten minste 185 km (100

NM), met landingen met volledige stilstand op 2 luchtvaartterreinen die verschillen van het luchtvaartterrein van vertrek.

- (3) 35 van de 45 uur vlieginstructie die worden voltooid in hetzelfde type helikopter gebruikt tijdens de vaardigheidstest.
- (b) Specifieke eisen voor kandidaten die houder zijn van een LAPL(H). Een kandidaat voor een PPL(H) die houder is van een LAPL(H) moet een trainingscursus voltooien aan een ATO. Deze trainingscursus moet ten minste 5 uur dubbelbesturingsonderricht bevatten en ten minste 1 solo-overlandvlucht onder toezicht van ten minste 185 km (100 NM), met landingen met volledige stilstand op 2 luchtvaartterreinen die verschillen van het luchtvaartterrein van vertrek.
- (c) Kandidaten die houder zijn van een bewijs van bevoegdheid als bestuurder voor een andere categorie luchtvaartuig, behalve luchtballonnen, krijgen een vrijstelling van 10 % van hun totale vliegtijd als PIC op dergelijke luchtvaartuigen begrensd tot een maximum van 6 uur. De omvang van de vrijstelling mag in geen geval dienen ten behoeve van de eisen onder (a)(2).

AFDELING 4

Specifieke eisen voor de PPL voor powered-lift luchtvaartuigen – PPL(PL)

Gereserveerd

AFDELING 5

Specifieke eisen voor de PPL voor luchtschepen – PPL(As)

FCL.205.As PPL(As) – Bevoegdheden

- (a) De houder van een PPL(As) is bevoegd om op te treden als PIC of tweede bestuurder van luchtschepen tijdens niet-commerciële vluchtuitvoeringen zonder financiële tegenprestatie.
- (b) Niettegenstaande de bovenstaande paragraaf, mag de houder van een PPL(As) met bevoegdheden als instructeur of examiner een financiële tegenprestatie ontvangen voor:
 - (1) het geven van vlieginstructie voor de PPL(As);
 - (2) het afnemen van vaardigheidstests en bekwaamheidsproeven voor dit bewijs van bevoegdheid;
 - (3) de bevoegdverklaringen of certificaten die horen bij dit bewijs van bevoegdheid.

FCL.210.As PPL(As) – Ervaringseisen en vrijstellingen

- (a) Kandidaten voor een PPL(As) moeten ten minste 35 uur vlieginstructie hebben voltooid in luchtschepen, waarvan er 5 voltooid mogen zijn in een FSTD, met inbegrip van ten minste:
 - (1) 25 uur dubbelbesturingsonderricht, met inbegrip van:
 - (i) 3 uur vliegtraining in overlandvluchten, waaronder 1 overlandvlucht van ten minste 65 km (35 NM);
 - (ii) 3 uur instrumentinstructie;

- (2) 8 starts en landingen op een luchtvaartterrein, met inbegrip van aan- en afmeerprocedures;
- (3) 8 uur solovliegtijd onder toezicht.
- (b) Kandidaten die houder zijn van een BPL en gekwalificeerd zijn om met heteluchtschepen te vliegen, krijgen een vrijstelling van 10 % van hun totale vliegtijd als PIC op dergelijke luchtschepen begrensd tot een maximum van 5 uur.

AFDELING 6

Specifieke eisen voor het bewijs van bevoegdheid voor zweefvliegtuigen (SPL)

FCL.205.S SPL – Bevoegdheden en voorwaarden

- (a) Houders van een SPL zijn bevoegd om op te treden als PIC op zweefvliegtuigen en gemotoriseerde zweefvliegtuigen. Om de bevoegdheden te mogen uitoefenen in een TMG, moet de houder voldoen aan de eisen in FCL.135.S.
- (b) Houders van een SPL:
 - (1) mogen enkel passagiers vervoeren nadat ze, na afgifte van het bewijs van bevoegdheid, ten minste 10 uur vliegtijd of 30 lanceringen als PIC op zweefvliegtuigen of gemotoriseerde zweefvliegtuigen hebben uitgevoerd;
 - (2) zijn beperkt tot het optreden in niet-commerciële vluchtuitvoeringen zonder financiële tegenprestatie tot ze:
 - (i) de leeftijd van 18 jaar hebben bereikt;
 - (ii) na afgifte van het bewijs van bevoegdheid, 75 uur vliegtijd of 200 lanceringen als PIC op zweefvliegtuigen of gemotoriseerde zweefvliegtuigen hebben uitgevoerd;
 - (iii) geslaagd zijn voor een bekwaamheidsproef met een examiner.
- (b) Niettegenstaande (b)(2) mag de houder van een SPL met bevoegdheden als instructeur of examiner een financiële tegenprestatie ontvangen voor:
 - (1) het geven van vlieg instructie voor de LAPL(S) of de SPL;
 - (2) het afnemen van vaardigheidstests en bekwaamheidsproeven voor deze bewijzen van bevoegdheid;
 - (3) de bevoegdverklaringen en certificaten die horen bij deze bewijzen van bevoegdheid.

FCL.210.S SPL – Ervaringseisen en vrijstellingen

- (a) Kandidaten voor een SPL moeten ten minste 15 uur vlieg instructie hebben voltooid op zweefvliegtuigen of gemotoriseerde zweefvliegtuigen, met inbegrip van ten minste de eisen in FCL.110.S.
- (b) Kandidaten voor een SPL die houder zijn van een LAPL(S) hebben recht op vrijstelling ten behoeve van de eisen voor de afgifte van een SPL.

Kandidaten voor een SPL die houder zijn geweest van een LAPL(S) gedurende de periode van 2 jaar voor de aanvraag, hebben recht op vrijstelling ten behoeve van de eisen inzake theoriekennis en vlieg instructie.

- (c) *Vrijstelling.* Kandidaten die houder zijn van een bewijs van bevoegdheid voor een andere categorie luchtvaartuig, behalve luchtballonnen, krijgen een vrijstelling van 10 % van hun totale vliegtijd als PIC op dergelijke luchtvaartuigen begrensd tot een maximum van 7 uur. De omvang van de vrijstelling mag in geen geval dienen ten behoeve van de eisen onder FCL.110.S (a)(2) tot en met (a)(4).

FCL.220.S SPL – Lanceringsmethoden

De bevoegdheden van de SPL zijn beperkt tot de lanceringsmethode uitgevoerd tijdens de vaardigheidstest. Deze beperking kan worden opgeheven en de nieuwe bevoegdheden mogen worden uitgeoefend als de bestuurder voldoet aan de eisen in FCL.130.S.

FCL.230.S SPL – Eisen inzake recentheid

Houders van een SPL mogen de bevoegdheden van hun bewijs van bevoegdheid slechts uitoefenen wanneer ze voldoen aan de eisen inzake recentheid onder FCL.140.S.

AFDELING 7

Specifieke eisen voor het bewijs van bevoegdheid voor luchtballonnen (BPL)

FCL.205.B BPL – Bevoegdheden en voorwaarden

- (a) Houders van een BPL zijn bevoegd om op te treden als PIC op luchtballonnen en heteluchtschepen.
- (b) Houders van een BPL zijn beperkt tot het optreden in niet-commerciële vluchtuitvoeringen zonder financiële tegenprestatie tot ze:
- (1) de leeftijd van 18 jaar hebben bereikt;
 - (2) 50 uur vliegtijd en 50 starts en landingen hebben voltooid als PIC in luchtballonnen;
 - (3) geslaagd zijn voor een bekwaamheidsproef met een examiner in een luchtballon van de desbetreffende klasse.
- (b) Niettegenstaande lid (b) mag de houder van een BPL met bevoegdheden als instructeur of examiner een financiële tegenprestatie ontvangen voor:
- (1) het geven van vlieg instructie voor de LAPL(B) of de BPL;
 - (2) het afnemen van vaardigheidstests en bekwaamheidsproeven voor deze bewijzen van bevoegdheid;
 - (3) de bevoegdverklaringen en certificaten die horen bij deze bewijzen van bevoegdheid.

FCL.210.B BPL – Ervaringseisen en vrijstellingen

- (a) Kandidaten voor een BPL moeten ten minste 16 uur vlieg instructie hebben voltooid in luchtballonnen van dezelfde klasse en groep, met inbegrip van ten minste:
- (1) 12 uur dubbelbesturingsonderricht;
 - (2) 10 inflaties en 20 starts en landingen; en
 - (3) 1 solovlucht onder toezicht met een minimale vliegtijd van ten minste 30 minuten.
- (b) Kandidaten voor een BPL die houder zijn van een LAPL(B) hebben recht op vrijstelling ten behoeve van de eisen voor de afgifte van een BPL.

Kandidaten voor een BPL die houder zijn geweest van een LAPL(B) gedurende de periode van 2 jaar voor de aanvraag, hebben recht op vrijstelling ten behoeve van de eisen inzake theoriekennis en vlieg instructie.

FCL.220.B BPL – Uitbreiding van bevoegdheden naar verankerde vluchten

De bevoegdheden van de BPL zijn beperkt tot niet-verankerde vluchten. Deze beperking kan worden opgeheven als de bestuurder voldoet aan de eisen in FCL.130.B.

FCL.225.B BPL – Uitbreiding van bevoegdheden naar een andere klasse of groep van luchtballonnen

De bevoegdheden van de BPL zijn beperkt tot de klasse en groep van luchtballonnen die bij de vaardigheidstest werden gebruikt. Deze beperking kan worden opgeheven als de bestuurder:

- (a) in het geval van een uitbreiding naar een andere klasse binnen dezelfde groep voldoet aan de eisen in FCL.135.B;
- (b) in het geval van een uitbreiding naar een andere groep binnen dezelfde klasse van luchtballonnen ten minste het onderstaande heeft voltooid:
 - (1) 2 instructievluchten in een luchtballon van de relevante groep; en
 - (2) de onderstaande vliegtijd als PIC in luchtballonnen:
 - (i) voor luchtballonnen met een balloncapaciteit van 3401 m³ en 6000 m³, ten minste 100 uur;
 - (ii) voor luchtballonnen met een balloncapaciteit van 6001 m³ en 10.500 m³, ten minste 200 uur;
 - (iii) voor luchtballonnen met een balloncapaciteit van meer dan 10.500 m³, ten minste 300 uur;
 - (iv) voor gasballonnen met een balloncapaciteit van meer dan 1260 m³, ten minste 50 uur.

FCL.230.B BPL – Eisen inzake recentheid

- (a) Houders van een BPL mogen de bevoegdheden van hun bewijs van bevoegdheid enkel uitoefenen wanneer ze gedurende de afgelopen 24 maanden ten minste het onderstaande hebben voltooid in één klasse van luchtballonnen:
 - (1) 6 uur vliegtijd als PIC, met inbegrip van 10 starts en landingen; en
 - (2) 1 trainingsvlucht met een instructeur in een luchtballon van de toepasselijke klasse en met de maximale balloncapaciteit waarvoor ze bevoegd zijn;
 - (3) als bovendien de bestuurder gekwalificeerd is om met meer dan één klasse ballon te vliegen, moet hij/zij, om zijn/haar bevoegdheden in de andere klasse uit te oefenen, ten minste 3 uur vliegtijd hebben voltooid in die klasse gedurende de afgelopen 24 maanden, met inbegrip van 3 starts en landingen.
- (b) Houders van een BPL die niet voldoen aan de eisen onder (a) moeten, voordat ze de uitoefening van hun bevoegdheden hervatten:
 - (1) slagen voor een bekwaamheidsproef met een examiner in een luchtballon van de toepasselijke klasse en met de maximale balloncapaciteit waarvoor ze bevoegd zijn; of

- (2) de extra vliegtijd of starts en landingen uitvoeren, met dubbele besturing of solo onder het toezicht van een instructeur, om te voldoen aan de eisen onder (a).

SUBDEEL D

Bewijs van bevoegdheid als beroepsvlieger – CPL

AFDELING 1

Gemeenschappelijke eisen

FCL.300 CPL – Minimumleeftijd

Een kandidaat voor een CPL moet ten minste 18 jaar oud zijn.

FCL.305 CPL – Bevoegdheden en voorwaarden

- (a) Bevoegdheden. De bevoegdheden van de houder van een CPL bestaan, binnen de toepasselijke luchtvaartuigcategorie, uit:
- (1) het uitoefenen van alle bevoegdheden van de houder van een LAPL en een PPL;
 - (2) het optreden als PIC of tweede bestuurder op een luchtvaartuig dat betrokken is bij vluchtuitvoeringen behalve commercieel luchtvervoer;
 - (3) het optreden als PIC tijdens commercieel luchtvervoer van éénvlieger-gecertificeerde luchtvaartuigen, rekening houdend met de beperkingen in FCL.060 en in dit subdeel;
 - (4) het optreden als tweede bestuurder bij commercieel vervoer door de lucht, rekening houdend met de beperkingen in FCL.060.
- (b) Voorwaarden. Kandidaten voor de afgifte van een CPL moeten voldoen aan de eisen voor de klasse- of typebevoegdverklaring van het luchtvaartuig dat wordt gebruikt tijdens de vaardigheidstest.

FCL.310 CPL – Theorie-examens

Een kandidaat voor een CPL moet blijk geven van een niveau van kennis dat toepasselijk is voor de toegekende bevoegdheden over de volgende onderwerpen:

- Luchtvaartwetgeving,
- Algemene kennis van het luchtvaartuig – Vliegtuigcasco / Systemen / Voortstuwingsinrichting,
- Algemene kennis van het luchtvaartuig – Instrumentatie,
- Massa en zwaartepuntsligging,
- Prestatie,
- Vluchtplanning en vluchtvoortgangscontrole,
- Menselijke prestaties,
- Meteorologie,
- Algemene navigatie,
- Radionavigatie,
- Operationele procedures,
- Beginselen van het vliegen,
- VFR-communicatie (Visual Flight Rules).

FCL.315 CPL – Trainingscursus

Een kandidaat voor een CPL moet theorieonderwijs en vlieg instructie hebben voltooid aan een ATO in overeenstemming met bijlage 3 van dit Deel.

FCL.320 CPL – Vaardigheidstest

Aan de hand van een vaardigheidstest in overeenstemming met bijlage 4 van dit Deel, moet een kandidaat voor een CPL blijk geven van de vaardigheid om, als PIC van de toepasselijke luchtvaartuigcategorie, de relevante procedures en manoeuvres uit te voeren met een graad van vakbekwaamheid passend bij de bevoegdheden die worden verleend.

AFDELING 2

Specifieke eisen voor de categorie vleugelvliegtuigen – CPL(A)

FCL.325.A CPL(A) – Specifieke eisen voor houders van een MPL

Vóór het uitoefenen van de bevoegdheden van een CPL(A) moet de houder van een MPL het onderstaande hebben voltooid met vleugelvliegtuigen:

- (a) 70 uur vliegtijd:
 - (1) als PIC; of
 - (2) waarvan ten minste 10 uur als PIC en de resterende vliegtijd als PIC onder toezicht (PICUS).

Van deze 70 uur moet 20 uur VFR-overlandvliegtijd zijn als PIC, of overlandvliegtijd bestaande uit ten minste 10 uur als PIC en 10 uur als PICUS. Daarin inbegrepen is een VFR-overlandvlucht van ten minste 540 km (300 NM) gedurende welke op twee verschillende luchtvaarterreinen wordt geland tot volledig stilstand, gevlogen als PIC;
- (b) de elementen van de modulaire cursus voor CPL(A) zoals bepaald in paragrafen 10(a) en 11 van bijlage 3, E van dit Deel, en
- (c) de vaardigheidstest voor CPL(A) in overeenstemming met FCL.320.

SUBDEEL E

MEERVLIEGERVLIEGBEWIJS – MPL

FCL.400.A MPL – Minimumleeftijd

Een kandidaat voor een MPL moet ten minste 18 jaar oud zijn.

FCL.405.A MPL – Bevoegdheden

- (a) De houder van een MPL is bevoegd om op te treden als tweede bestuurder in een met een tweede bestuurder te bedienen vliegtuig.
- (b) De houder van een MPL kan de extra bevoegdheden verwerven van:
 - (1) de houder van een PPL(A) op voorwaarde dat aan de vereisten voor de PPL(A), gespecificeerd in subdeel C, is voldaan;
 - (2) een CPL(A), op voorwaarde dat aan de vereisten gespecificeerd in FCL.325.A is voldaan.
- (c) De bevoegdheden van de IR(A) van de houder van een MPL zijn beperkt tot vleugelvliegtuigen die moeten worden bediend met een tweede bestuurder. De bevoegdheden van de IR(A) kunnen worden uitgebreid naar éénvliegeroperaties met vleugelvliegtuigen, op voorwaarde dat de houder van het bewijs van bevoegdheid de vereiste training heeft voltooid om te fungeren als PIC in éénvliegeroperaties die uitsluitend aan de hand van instrumenten worden uitgevoerd en geslaagd is voor de vaardigheidstest van de IR(A) als éénvlieger.

FCL.410.A MPL – Trainingscursus en theorie-examens

- (a) Cursus. Een kandidaat voor een MPL moet een trainingscursus voor theoriekennis en vlieg instructie hebben voltooid aan een ATO in overeenstemming met bijlage 5 van dit Deel.
- (b) Examen. Een kandidaat voor een MPL moet hebben aangetoond te beschikken over een kennisniveau dat toepasselijk is voor de houder van een ATPL(A), in overeenstemming met FCL.515, en van een typebevoegdverklaring voor meervliegers.

FCL.415.A MPL – Praktische vaardigheden

- (a) De kandidaat voor een MPL moet, aan de hand van continue beoordeling, de vereiste vaardigheden hebben aangetoond ter voldoening aan de vakbekwaamheidsonderdelen zoals gespecificeerd in bijlage 5 van dit Deel, als sturende vlieger en als niet-sturende vlieger, in een meermotorig vleugelvliegtuig met turbinemotoren, gecertificeerd voor bediening door een minimale bemanning van ten minste twee bestuurders, onder VFR en IFR.
- (b) Na voltooiing van de trainingscursus moet de kandidaat slagen voor een vaardigheidstest in overeenstemming met bijlage 9 van dit Deel, om blijk te geven van de vaardigheid om de relevante procedures en manoeuvres uit te voeren met een graad van vakbekwaamheid passend bij de bevoegdheden die worden verleend. De vaardigheidstest moet worden afgelegd in het type

vleugelvliegtuig dat wordt gebruikt in de voortgezette fase van de geïntegreerde trainingscursus voor MPL of in een FFS die representatief is voor hetzelfde type.

SUBDEEL F
BEWIJS VAN BEVOEGDHEID ALS VERKEERSVLIEGER – ATPL
AFDELING 1

Gemeenschappelijke eisen

FCL.500 ATPL – Minimumleeftijd

Een kandidaat voor een ATPL moet ten minste 21 jaar oud zijn.

FCL.505 ATPL – Bevoegdheden

- (a) De bevoegdheden van de houder van een ATPL bestaan, binnen de toepasselijke luchtvaartuigcategorie, uit:
- (1) het uitoefenen van alle bevoegdheden van de houder van een LAPL, een PPL en een CPL;
 - (2) het optreden als PIC in luchtvaartuigen betrokken bij commercieel vervoer door de lucht.
- (b) Kandidaten voor de afgifte van een ATPL moeten voldoen aan de eisen voor de typebevoegdverklaring van het luchtvaartuig dat wordt gebruikt tijdens de vaardigheidstest.

FCL.515 ATPL – Trainingscursus en theorie-examens

- (a) Cursus. Een kandidaat voor een ATPL moet een trainingscursus hebben voltooid aan een ATO. De cursus moet ofwel een geïntegreerde trainingscursus of een modulaire cursus zijn, in overeenstemming met bijlage 3 van dit Deel.
- (b) Examen. Een kandidaat voor een ATPL moet blijk geven van een niveau van kennis dat toepasselijk is voor de toegekende bevoegdheden over de volgende onderwerpen:
- Luchtvaartwetgeving,
 - Algemene kennis van het luchtvaartuig – Vliegtuigcasco / Systemen / Voortstuwingsinrichting,
 - Algemene kennis van het luchtvaartuig – Instrumentatie,
 - Massa en zwaartepuntsligging,
 - Prestatie,
 - Vluchtplanning en vluchtvoortgangscontrole,
 - Menselijke prestaties,
 - Meteorologie,
 - Algemene navigatie,
 - Radionavigatie,
 - Operationele procedures,
 - Beginselen van het vliegen,
 - VFR-communicatie,
 - IFR-communicatie.

AFDELING 2

Specifieke eisen voor de categorie vleugelvliegtuigen – ATPL(A)

FCL.505.A ATPL(A) – Beperking van bevoegdheden voor bestuurders die voordien houder waren van een MPL

Als de houder van een ATPL(A) voordien enkel houder was van een MPL, worden de bevoegdheden van het bewijs van bevoegdheid beperkt tot meervliegeroperaties, tenzij de houder voldoet aan FCL.405.A (b)(2) en (c) voor éénvliegeroperaties.

FCL.510.A ATPL(A) – Toelatingseisen, ervaring en vrijstellingen

- (a) Toelatingseisen. Een kandidaat voor een ATPL(A) moet houder zijn van:
- (1) een MPL; of
 - (2) een CPL(A) en een meermotorige IR voor vleugelvliegtuigen. In dit geval moet de kandidaat ook instructie over MCC hebben gekregen.
- (b) Ervaring. Kandidaten voor een ATPL(A) moeten ten minste 1500 uur vliegtijd hebben voltooid in vleugelvliegtuigen, met inbegrip van ten minste:
- (1) 500 uur in meervliegeroperaties in vleugelvliegtuigen;
 - (2)
 - (i) 500 uur als PIC onder toezicht; of
 - (ii) 250 uur als PIC; of
 - (iii) 250 uur, met inbegrip van ten minste 70 uur als PIC, en de resterende vliegtijd als PIC onder toezicht;
 - (3) 200 uur overlandvliegtijd waarvan ten minste 100 uur als PIC of PIC onder toezicht;
 - (4) 75 uur instrumenttijd waarvan maximaal 30 uur simulatortijd; en
 - (5) 100 uur nachtvluchten als PIC of tweede bestuurder.
- Van de 1500 uur vliegtijd mag een maximum van 100 uur worden zijn volbracht in een FFS en FNPT. Van die 100 uur mag ten hoogste 25 uur worden voltooid in een FNPT.
- (c) Vrijstelling.
- (1) Houders van een bewijs van bevoegdheid als bestuurder van andere categorieën van luchtvaartuigen krijgen vrijstelling voor vliegtijd met een maximum van:
 - (i) voor TMG's of zweefvliegtuigen, 30 uur gevlogen als PIC;
 - (ii) voor helikopters, 50 % van alle vliegtijdeisen onder paragraaf (b)
 - (2) Houders van een bewijs van bevoegdheid als boordwerktuigkundige, afgegeven volgens toepasselijke nationale regels, krijgen 50 % van de vliegtijd als boordwerktuigkundige toegekend tot een maximum van 250 uur. Deze 250 uur mag worden toegekend ten behoeve van de eis van 1500 uur in paragraaf (a), en de eis van 500 uur in paragraaf (b)(1), mits de totale vrijstelling ten behoeve van een van deze paragrafen de 250 uur niet te boven gaat.

- (d) Alvorens de vaardigheidstest voor de ATPL(A) wordt afgelegd, moet de ervaring die wordt vereist volgens (b) zijn opgedaan.

FCL.520.A ATPL(A) – Vaardigheidstest

Aan de hand van een vaardigheidstest in overeenstemming met bijlage 9 van dit Deel, moet een kandidaat voor een ATPL(A) blijk geven van de vaardigheid om, als PIC van een meervlieger-gecertificeerd vleugelvliegtuig onder IFR, de relevante procedures en manoeuvres uit te voeren met een graad van vakbekwaamheid passend bij de bevoegdheden die worden verleend.

De vaardigheidstest moet worden afgelegd in het vleugelvliegtuig of een naar behoren gekwalificeerde FFS die representatief is voor hetzelfde type.

AFDELING 3

Specifieke eisen voor de categorie helikopters – ATPL(H)

FCL.510.H ATPL(H) – Toelatingseisen, ervaring en vrijstellingen

Een kandidaat voor een ATPL(H) moet:

- (a) houder zijn van een CPL(H) en een typebevoegdverklaring voor meervlieger-gecertificeerde helikopters en instructie hebben gekregen over MCC;
- (b) ten minste 1000 uur vliegtijd hebben voltooid als bestuurder van helikopters waaronder ten minste:
- (1) 350 uur in meervlieger-gecertificeerde helikopters;
 - (2) (i) 250 uur als PIC; of
(ii) 100 uur als PIC en 150 uur als PIC onder toezicht; of
(iii) 250 uur als PIC onder toezicht in meervlieger-gecertificeerde helikopters. In dit geval worden de bevoegdheden van de ATPL(H) beperkt tot meervliegeroperaties, tot er 100 uur als PIC werden voltooid;
 - (3) 200 uur overlandvliegtijd waarvan ten minste 100 uur als PIC of PIC onder toezicht;
 - (4) 30 uur instrumenttijd waarvan maximaal 10 uur simulatortijd; en
 - (5) 100 uur nachtvluchten als PIC of als tweede bestuurder.

Van de 1000 uur, mag ten hoogste 100 uur afgelegd zijn in een FSTD, waarvan niet meer dan 25 uur afgelegd in een FNPT.

- (c) Vliegtijd in vleugelvliegtuigen wordt vrijgesteld tot een maximum van 50 % ten behoeve van de vliegtijdeisen van paragraaf (b).
- (d) Alvorens de vaardigheidstest voor de ATPL(H) wordt afgelegd, moet de ervaring die wordt vereist volgens (b) zijn opgedaan.

FCL.520.H ATPL(H) – Vaardigheidstest

Aan de hand van een vaardigheidstest in overeenstemming met bijlage 9 van dit Deel, moet een kandidaat voor een ATPL(H) blijk geven van de vaardigheid om, als PIC van een meervlieger-gecertificeerde helikopter, de relevante procedures en manoeuvres uit te voeren met een graad van vakbekwaamheid passend bij de bevoegdheden die worden verleend.

De vaardigheidstest moet worden afgelegd in een helikopter of een naar behoren gekwalificeerde FFS die representatief is voor hetzelfde type.

SUBDEEL G

BEVOEGDVERKLARING INSTRUMENTVLIEGEN – IR

AFDELING 1

Gemeenschappelijke eisen

FCL.600 IR – Algemeen

Vliegbewegingen onder IFR op een vleugelvliegtuig, helikopter, luchtschip of powered-lift luchtvaartuig mogen enkel worden uitgevoerd door houders van een PPL, CPL, MPL en ATPL met een IR die toepasselijk is voor de categorie van luchtvaartuig of tijdens het afleggen van vaardigheidstests of dubbelbesturing.

FCL.605 IR – Bevoegdheden

- (a) Tot de bevoegdheden van een houder van een IR behoort het besturen van een luchtvaartuig onder IFR met een minimumbeslissingshoogte van 200 voet (60 m).
- (b) In het geval van een meermotorige IR kunnen deze bevoegdheden worden uitgebreid naar beslissingshoogten lager dan 200 voet (60 m) wanneer de kandidaat specifieke training aan een ATO heeft gevolgd en is geslaagd voor sectie 6 van de vaardigheidstest beschreven in bijlage 9 van dit Deel in meervlieger-gecertificeerde luchtvaartuigen.
- (c) Houders van een IR moeten hun bevoegdheden uitoefenen in overeenstemming met de voorwaarden vastgesteld in bijlage 8 van dit Deel.
- (d) Enkel voor helikopters. Om bevoegdheden als PIC uit te oefenen onder IFR in meervlieger-gecertificeerde helikopters, moet de houder van een IR(H) ten minste 70 uur instrumenttijd hebben voltooid waarvan ten hoogste 30 uur simulatortijd mag zijn.

FCL.610 IR – Toelatingseisen en vrijstellingen

Een kandidaat voor een IR moet:

- (a) houder zijn van:
 - (1) ten minste een PPL in de toepasselijke luchtvaartuigcategorie, en:
 - (i) de bevoegdheden om 's nachts te vliegen in overeenstemming met FCL.810 i; of
 - (ii) een ATPL in een andere luchtvaartuigcategorie; of
 - (2) een CPL, in de toepasselijke luchtvaartuigcategorie.
- (b) ten minste 50 uur overlandvliegtijd als PIC hebben voltooid in vleugelvliegtuigen, helikopters of luchtschepen waarvan ten minste 10 of, in het geval van luchtschepen, 20 uur in de relevante luchtvaartuigcategorie.
- (c) Enkel voor helikopters. Kandidaten die een geïntegreerde trainingscursus hebben voltooid voor een ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR of CPL(H) zijn vrijgesteld van de eis onder (b).

FCL.615 IR – Theoriekennis en vlieginstructie

- (a) Cursus. Kandidaten voor een IR moeten een theorieopleiding en vlieg instructie hebben gekregen aan een ATO. Deze cursus moet:
 - (1) een geïntegreerde trainingscursus zijn met inbegrip van opleiding voor de IR in overeenstemming met bijlage 3 van dit Deel; of
 - (2) een modulaire cursus zijn in overeenstemming met bijlage 6 van dit Deel.
- (b) Examen. Een kandidaat moet blijk geven van een niveau van theoretische kennis dat toepasselijk is voor de toegekende bevoegdheden over de volgende onderwerpen:
 - Luchtvaartwetgeving,
 - Algemene kennis van het luchtvaartuig – Instrumentatie,
 - Vluchtprestaties en vluchtvoortgangscontrole,
 - Menselijke prestaties,
 - Meteorologie,
 - Radionavigatie,
 - IFR-communicatie.

FCL.620 IR – Vaardigheidstest

- (a) Een kandidaat voor een IR moet slagen voor een vaardigheidstest in overeenstemming met bijlage 7 van dit Deel, om blijk te geven van de vaardigheid om de relevante procedures en manoeuvres uit te voeren met een graad van vakbekwaamheid passend bij de bevoegdheden die worden verleend.
- (b) Voor een meermotorige IR moet de vaardigheidstest worden afgelegd in een meermotorig luchtvaartuig. Voor een éénmotorige IR moet de test worden afgelegd in een éénmotorig luchtvaartuig. Een meermotorig vleugelvliegtuig met stuwkracht op de hartlijn zal worden beschouwd als een éénmotorig vleugelvliegtuig ten behoeve van deze paragraaf.

FCL.625 IR – Geldigheid, verlenging en hernieuwde afgifte

- (a) Geldigheid. Een IR is 1 jaar geldig.
- (b) Verlenging.
 - (1) Een IR moet worden verlengd binnen de 3 maanden die onmiddellijk voorafgaan aan de vervaldatum van de bevoegdverklaring.
 - (2) Kandidaten die niet slagen voor de relevante sectie van een IR-bekwaamheidsproef voor de vervaldatum van de IR, mogen de bevoegdheden van de IR niet uitoefenen tot ze zijn geslaagd voor de bekwaamheidsproef.
- (c) Hernieuwde afgifte. Indien een IR is verlopen, moeten kandidaten om hun bevoegdheden te hernieuwen:
 - (1) een herhalingstraining voltooien aan een ATO om het bekwaamheidsniveau te behalen dat is vereist om te slagen voor het instrumentelement van de vaardigheidstest in overeenstemming met bijlage 9 van dit Deel; en
 - (2) een bekwaamheidsproef afleggen in overeenstemming met bijlage 9 van dit Deel, in de relevante luchtvaartuigcategorie.

- (d) Als de IR gedurende de afgelopen 7 jaar niet werd verlengd of hernieuwd afgegeven, moet de houder opnieuw slagen voor het theorie-examen en de vaardigheidstest inzake IR.

AFDELING 2

Specifieke eisen voor de categorie vleugelvliegtuigen

FCL.625.A IR(A) – Verlenging

- (a) *Verlenging*. Kandidaten voor de verlenging van een IR(A):
- (1) indien gecombineerd met de verlenging van een klasse- of typebevoegdverklaring, moeten slagen voor een bekwaamheidsproef in overeenstemming met bijlage 9 van dit Deel;
 - (2) indien niet gecombineerd met de verlenging van een klasse- of typebevoegdverklaring, moeten:
 - (i) voor éénvlieger-gecertificeerde vleugelvliegtuigen, sectie 3b en die delen van sectie 1 die relevant zijn voor de beoogde vlucht afleggen van de bekwaamheidsproef beschreven in bijlage 9 van dit Deel; en
 - (ii) voor meermotorige vleugelvliegtuigen, sectie 6 voltooien van de bekwaamheidsproef voor éénvlieger-gecertificeerde vleugelvliegtuigen in overeenstemming met bijlage 9 van dit Deel door zich enkel te baseren op instrumenten.
 - (3) Een FNPT II of een FFS die representatief zijn voor de relevante klasse of het relevante type van vleugelvliegtuig mag worden gebruikt in het geval van paragraaf (2), maar de bekwaamheidsproef voor de verlenging van een IR(A) onder deze omstandigheden moet ten minste beurtelings worden uitgevoerd in een vleugelvliegtuig.
- (b) Wederzijdse vrijstelling zal worden toegekend in overeenstemming met bijlage 8 van dit Deel.

AFDELING 3

Specifieke eisen voor de categorie helikopters

FCL.625.H IR(H) – Verlenging

- (a) Kandidaten voor de verlenging van een IR(H):
- (1) indien gecombineerd met de verlenging van een typebevoegdverklaring, moeten slagen voor een bekwaamheidsproef in overeenstemming met bijlage 9 van dit Deel, voor het relevante type van helikopter.
 - (2) wanneer niet gecombineerd met de verlenging van een typebevoegdverklaring, moeten enkel sectie 5 en de relevante delen van sectie 1 voltooien van de bekwaamheidsproef vastgesteld in bijlage 9 van dit Deel voor het relevante type helikopter. In dit geval mag een FTD II/III of een FFS worden gebruikt die representatief zijn voor het relevante type van helikopter, maar de bekwaamheidsproef voor de verlenging van een IR(H) onder deze omstandigheden moet ten minste beurtelings worden uitgevoerd in een helikopter.

- (b) Wederzijdse vrijstelling zal worden toegekend in overeenstemming met bijlage 8 van dit Deel.

FCL.630.H IR(H) – Uitbreiding van bevoegdheden van éénmotorige naar meermotorige helikopters

Houders van een IR(H) die geldig is voor éénmotorige helikopters die voor het eerst hun IR(H) willen uitbreiden naar meermotorige helikopters, moeten:

- (a) een trainingscursus voltooien aan een ATO met inbegrip van ten minste 5 uur instrumentinstructietijd met dubbele besturing, waarvan 3 uur mogen worden afgelegd in een FFS of FTD 2/3 of FNPT II/III; en
- (b) sectie 5 van de vaardigheidstest afleggen in overeenstemming met bijlage 9 van dit Deel inzake meermotorige helikopters.

AFDELING 4

Specifieke eisen voor de categorie powered-lift luchtvaartuigen

Gereserveerd

AFDELING 5

Specifieke eisen voor de categorie luchtschepen

FCL.625.As IR(As) – Verlenging

Kandidaten voor de verlenging van een IR(Aa):

- (a) indien gecombineerd met de verlenging van een typebevoegdverklaring, moeten een bekwaamheidsproef voltooien in overeenstemming met bijlage 9 van dit Deel, voor het relevante type van luchtschip;
- (b) indien niet gecombineerd met de verlenging van een typebevoegdverklaring, moeten sectie 5 en die delen van sectie 1 voltooien die relevant zijn voor de beoogde vlucht van de bekwaamheidsproef voor luchtschepen in overeenstemming met bijlage 9 van dit Deel. In dit geval mag een FTD 2/3 of een FFS worden gebruikt die representatief zijn voor het relevante type, maar de bekwaamheidsproef voor de verlenging van een IR(As) onder deze omstandigheden moet ten minste beurtelings worden uitgevoerd in een luchtschip.

SUBDEEL H
KLASSE- EN TYPEBEVOEGDVERKLARINGEN
AFDELING 1

Gemeenschappelijke eisen

FCL.700 Omstandigheden waarin klasse- of typebevoegdverklaringen zijn vereist

- (a) Behalve in het geval van de LAPL, SPL en BPL, mogen houders van een bewijs van bevoegdheid niet optreden als bestuurder van een luchtvaartuig, tenzij de houder in het bezit is van een geldige en passende klasse- of typebevoegdverklaring, met uitzondering van een bestuurder die een vaardigheidstest of bekwaamheidsproef voor de verlenging van een klasse- of typebevoegdverklaring ondergaat, of vlieg instructie krijgt.
- (b) Niettegenstaande (a), in het geval van vluchten gerelateerd aan de introductie of wijziging van luchtvaartuigtypes, mogen bestuurders houder zijn van een speciaal certificaat uitgereikt door de bevoegde instantie dat hen toestemming geeft om de vluchten uit te voeren. De geldigheid van deze toestemming is beperkt tot de desbetreffende vluchten.
- (c) Onverminderd (a) en (b), in het geval van vluchten gerelateerd aan de introductie of wijziging van luchtvaartuigtypes uitgevoerd door ontwerp- of productieorganisaties binnen het bereik van hun bevoegdheden, evenals instructievluchten voor het afgeven van een bevoegdverklaring voor vliegproeven, kunnen bestuurders die niet voldoen aan de eisen van dit subdeel houder zijn van een bevoegdverklaring voor vliegproeven in overeenstemming met FCL.820.

FCL.705 Bevoegdheden van de houder van een klasse- of typebevoegdverklaring

De bevoegdheden van de houder van een klasse- of typebevoegdverklaring bestaan uit het optreden als bestuurder in de klasse of het type van luchtvaartuig zoals gespecificeerd in de bevoegdverklaring.

FCL.710 Klasse- en typebevoegdverklaringen – varianten

- (a) Om zijn/haar bevoegdheden uit te breiden naar een andere variant van luchtvaartuig binnen dezelfde klasse- of typebevoegdverklaring, moet een bestuurder een verschillen- of familiarisatietraining volgen. Indien het gaat om varianten binnen eenzelfde typebevoegdverklaring, moet de verschillen- of familiarisatietraining de relevante elementen bevatten die zijn gedefinieerd in de gegevens voor operationele geschiktheid vastgelegd in overeenstemming met Deel 21.
- (b) Als gedurende 2 jaar na de verschillentraining niet met de variant werd gevlogen, is een verdere verschillentraining of bekwaamheidsproef voor die variant vereist om de bevoegdheden te behouden, behalve voor types en varianten binnen de klassebevoegdverklaringen voor éénmotorige zuigervliegtuigen en TMG's.
- (c) De verschillentraining moet worden aangetekend in het logboek van de vlieger of in een gelijkwaardig document en desbetreffend worden ondertekend door de instructeur.

FCL.725 Eisen voor de afgifte van klasse- en typebevoegdverklaringen

- (a) *Trainingscursus*. Een kandidaat voor een klasse- of typebevoegdverklaring moet een trainingscursus voltooien aan een ATO. De trainingscursus voor een

typebevoegdverklaring moet de verplichte trainingselementen bevatten voor het relevante type zoals gedefinieerd in de gegevens voor operationele geschiktheid die zijn bepaald in overeenstemming met Deel 21.

- (b) *Theorie-examen.* De kandidaat voor een klasse- of typebevoegdverklaring moet slagen voor een theorie-examen georganiseerd door de ATO om aan te tonen dat hij/zij over de theoriekennis beschikt, vereist voor de veilige bediening van het toepasselijke type of de toepasselijke klasse van luchtvaartuig.
- (1) Voor meervlieger-gecertificeerde luchtvaartuigen moet het theorie-examen ten minste 100 meerkeuzevragen bevatten, naar behoren verdeeld over de hoofdonderwerpen van de syllabus.
 - (2) Voor meermotorige, voor één vlieger gecertificeerde luchtvaartuigen moet het theorie-examen schriftelijk zijn en het aantal meerkeuzevragen afhangen van de complexiteit van het luchtvaartuig.
 - (3) Voor éénmotorige luchtvaartuigen wordt het theorie-examen mondeling afgelegd door de examinerator tijdens de vaardigheidstest om te bepalen of men al dan niet voldoende kennisniveau heeft verworven.
 - (4) Voor éénvlieger-gecertificeerde vleugelvliegtuigen die zijn geclassificeerd als vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen, moet het theorie-examen schriftelijk zijn en ten minste 60 meerkeuzevragen bevatten, naar behoren verdeeld over de hoofdonderwerpen van de syllabus.
- (c) *Vaardigheidstest.* Een kandidaat voor een klasse- of typebevoegdverklaring moet slagen voor een vaardigheidstest in overeenstemming met bijlage 9 van onderhavig Deel om aan te tonen dat hij/zij over het vereiste vaardigheidsniveau beschikt voor een veilige vluchtuitvoering in de toepasselijke klasse of het toepasselijke type luchtvaartuig.
- De kandidaat moet een voldoende halen voor de vaardigheidstest binnen een periode van 6 maanden na het begin van de trainingscursus voor klasse- of typebevoegdverklaring en binnen een periode van 6 maanden voorafgaand aan de aanvraag voor de afgifte van de klasse- of typebevoegdverklaring.
- (d) Een kandidaat die al houder is van een typebevoegdverklaring voor een luchtvaartuigtype en die bevoegd is voor vluchtuitvoeringen met één of meerdere bestuurders, worden geacht reeds te hebben voldaan aan de theorie-eisen wanneer hij/zij een aanvraag indient om de bevoegdheden voor de andere vorm van vluchtuitvoering op hetzelfde luchtvaartuigtype toe te voegen aan hun bevoegdheden.
- (e) Niettegenstaande de bovenstaande paragrafen hebben bestuurders die houder zijn van een bevoegdverklaring voor vliegproeven, afgegeven in overeenstemming met FCL.820, die betrokken waren bij de ontwikkeling, certificering of productievliegproeven van een luchtvaarttype en ofwel 50 uur totale vliegtijd of 10 uur vliegtijd als PIC tijdens vliegproeven hebben afgelegd in dat type, het recht om een aanvraag in te dienen voor de afgifte van de relevante typebevoegdverklaring, op voorwaarde dat ze voldoen aan de ervaringseisen en de toelatingseisen voor de afgifte van die typebevoegdverklaring zoals bepaald in dit subdeel voor de relevante luchtvaartuigcategorie.

FCL.740 Geldigheid en hernieuwde afgifte van klasse- en typebevoegdverklaringen

- (a) De geldigheidsperiode voor klasse- en typebevoegdverklaringen bedraagt 1 jaar, behalve voor klassebevoegdverklaringen voor éénvlieger-gecertificeerde éénmotorige luchtvaartuigen, waarvoor de geldigheidsperiode 2 jaar zal bedragen, tenzij anders bepaald door de gegevens voor operationele geschiktheid, bepaald in overeenstemming met Deel 21.
- (b) *Hernieuwde afgifte.* Als een klasse- of typebevoegdverklaring is verlopen, moet de kandidaat:
 - (1) herhalingstraining volgen aan een ATO, indien nodig om het bekwaamheidsniveau te behalen dat vereist is voor de veilige bediening van de relevante klasse of het relevante type luchtvaartuig; en
 - (2) een voldoende halen voor een bekwaamheidsproef in overeenstemming met bijlage 9 van dit Deel.

AFDELING 2

Specifieke eisen voor de categorie vleugelvliegtuigen

FCL.720.A Ervarings- en toelatingseisen voor de afgifte van een klasse- of typebevoegdverklaring – vleugelvliegtuigen

Tenzij anders bepaald in de gegevens voor operationele geschiktheid vastgesteld in overeenstemming met Deel 21, moet een kandidaat voor een klasse- of typebevoegdverklaring voldoen aan de volgende ervarings- en toelatingseisen voor de afgifte van de relevante bevoegdverklaring:

- (a) *Eénvlieger-gecertificeerde meermotorige vleugelvliegtuigen.* Een kandidaat voor een eerste klasse- of typebevoegdverklaring op een éénvlieger-gecertificeerd meermotorig vleugelvliegtuig moet ten minste 70 uur hebben voltooid als PIC op vleugelvliegtuigen.
- (b) *Eénvlieger-gecertificeerde niet-complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen.* Vóór aanvang van de vliegtraining moet een kandidaat voor een eerste klasse- of typebevoegdverklaring voor een éénvlieger-gecertificeerd vleugelvliegtuig dat is geclassificeerd als vleugelvliegtuig met groot prestatievermogen:
 - (1) in totaal ten minste 200 uur vliegervaring hebben, waarvan 70 uur als PIC op vleugelvliegtuigen; en
 - (2)
 - (i) houder zijn van een certificaat van bevredigende afronding van een cursus voor extra theoriekennis aan een ATO; of
 - (ii) een voldoende hebben behaald op de theorie-examens voor ATPL(A) in overeenstemming met onderhavig Deel; of
 - (iii) naast een bewijs van bevoegdheid afgegeven in overeenstemming met onderhavig Deel, houder zijn van een ATPL(A) of CPL(A)/IR met vrijstelling voor theoriekennis voor ATPL(A), uitgereikt in overeenstemming met ICAO bijlage 1;
 - (3) bovendien moeten bestuurders die de bevoegdheid willen verwerven om het vleugelvliegtuig te bedienen in meervliegeroperaties, voldoen aan de eisen onder (d)(4).

- (c) *Eénvlieger-gecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen.* Kandidaten voor de afgifte van een eerste typebevoegdverklaring voor een complex éénvlieger-gecertificeerd vleugelvliegtuig dat is geclassificeerd als een vleugelvliegtuig met groot prestatievermogen moeten, naast het voldoen aan de eisen onder (b), ook houder zijn van een meermotorige IR(A).
- (d) *Meervlieger-gecertificeerde vleugelvliegtuigen.* Een kandidaat voor de eerste typebevoegdverklaringsopleiding voor een meervlieger-gecertificeerd vleugelvliegtuig moet een leerling-vlieger zijn die op dat moment training volgt in een MPL-trainingscursus of voldoet aan de volgende eisen:
- (1) ten minste 70 uur vliegervaring hebben als PIC op vleugelvliegtuigen;
 - (2) houder zijn van een meermotorige IR(A);
 - (3) een voldoende hebben behaald op de theorie-examens voor ATPL(A) in overeenstemming met onderhavig Deel; en
 - (4) behalve wanneer de typebevoegdverklaringsopleiding wordt gecombineerd met een MCC-cursus:
 - (i) houder zijn van een certificaat van bevredigende afronding van een MCC-cursus inzake vleugelvliegtuigen; of
 - (ii) houder zijn van een certificaat van bevredigende afronding van MCC in helikopters en meer dan 100 uur vliegervaring hebben als bestuurder in meervlieger-gecertificeerde helikopters; of
 - (iii) ten minste 500 uur vliegervaring hebben als bestuurder in meervlieger-gecertificeerde helikopters; of
 - (iv) ten minste 500 uur vliegervaring hebben als bestuurder tijdens meervliegeroperaties in éénvlieger-gecertificeerde meermotorige vleugelvliegtuigen, tijdens commercieel luchtvervoer in overeenstemming met de toepasselijke eisen inzake vluchtuitvoeringen.
- (e) *Extra typebevoegdverklaringen voor meervlieger-gecertificeerde en éénvlieger-gecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen.* Een kandidaat voor de afgifte van extra typebevoegdverklaringen voor meervlieger-gecertificeerde vleugelvliegtuigen en voor éénvlieger-gecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen moet houder zijn van een meermotorige IR(A).
- (f) Indien vooropgesteld in de gegevens voor operationele geschiktheid vastgelegd in overeenstemming met Deel 21, kan het uitoefenen van de bevoegdheden van een typebevoegdverklaring aanvankelijk worden beperkt tot vluchten onder toezicht van een instructeur. De vliegers onder toezicht moeten worden aangekend in het logboek van de vlieger of in een gelijkwaardig document en ondertekend door de instructeur. De beperking wordt opgeheven wanneer de bestuurder heeft aangetoond dat de vliegers onder toezicht die vereist zijn in de gegevens voor operationele geschiktheid werden afgelegd.

FCL.725.A Theoriekennis en vlieg instructie voor de afgifte van klasse- en typebevoegdverklaringen – vleugelvliegtuigen

Tenzij anders is bepaald in de gegevens voor operationele geschiktheid vastgelegd in overeenstemming met Deel 21:

- (a) Eénvlieger-gecertificeerde meermotorige vleugelvliegtuigen.
 - (1) De theorieopleiding voor een klassebevoegdverklaring voor éénvlieger-gecertificeerde meermotorige vleugelvliegtuigen moet ten minste 7 uur instructie bevatten over vluchtuitvoeringen met meermotorige vleugelvliegtuigen.
 - (2) De cursus vliegtraining voor een klasse- of typebevoegdverklaring voor éénvlieger-gecertificeerde meermotorige vleugelvliegtuigen moet ten minste 2 uur en 30 minuten dubbelbesturingsonderricht onder normale omstandigheden bevatten over vluchtuitvoeringen met meermotorige vleugelvliegtuigen, en niet minder dan 3 uur en 30 minuten dubbelbesturingsonderricht over procedures bij motorstoringen en asymmetrische vliegtechnieken.
- (b) *Eénvlieger-gecertificeerde vleugelvliegtuigen – water.* De trainingscursus voor de bevoegdverklaring voor éénvlieger-gecertificeerde vleugelvliegtuigen (water) moet theoretische kennis en vlieg-instructie bevatten. De vliegtraining voor een klasse- of typebevoegdverklaring – water voor éénvlieger-gecertificeerde vleugelvliegtuigen – water moet ten minste 8 uur dubbelbesturingsonderricht bevatten indien de kandidaat houder is van de landversie van de relevante klasse- of typebevoegdverklaring, of 10 uur indien de kandidaat geen houder is van dergelijke bevoegdverklaring.

FCL.730.A Specifieke eisen voor bestuurders die een opleiding voor typebevoegdverklaring zonder vliegtijd (ZFTT) volgen – vleugelvliegtuigen

- (a) Een bestuurder van een luchtvaartuig die een ZFTT-opleiding volgt, moet op een meervlieger-gecertificeerd vleugelvliegtuig met turbojetmotoren conform de norm van CS-25 of een gelijkwaardig luchtwaardigheidsvoorschrift of op een meervlieger-gecertificeerd vleugelvliegtuig met turbopropmotoren met een MTOM van niet minder dan 10 ton of een goedgekeurde passagiersconfiguratie van meer dan 19 passagiers, ten minste:
 - (1) 1500 vlieguren of 250 routesectoren hebben voltooid, indien gedurende de opleiding een voor niveau CG, C of interim-C geschikte FFS wordt gebruikt;
 - (2) 500 vlieguren of 100 routesectoren hebben voltooid, indien gedurende de opleiding een voor niveau DG of D geschikte FFS wordt gebruikt.
- (b) Wanneer een bestuurder van een luchtvaartuig overschakelt van een vleugelvliegtuig met turbopropmotoren naar een met turbojetmotoren of omgekeerd, is aanvullende vluchtnabootsertraining vereist.

FCL.735.A Trainingscursus onderlinge samenwerking van de bemanning – vleugelvliegtuigen

- (a) De MCC-trainingscursus moet ten minste het onderstaande bevatten:
 - (1) 25 uur theorieonderwijs en oefeningen; en
 - (2) 20 uur praktische MCC-training, of 15 uur in het geval van leerling-vliegers die een geïntegreerde ATP-cursus bijwonen.

Er moet gebruik worden gemaakt van een FNPT II MCC of een FFS. Indien de MCC-training wordt gecombineerd met initiële training voor typebevoegdverklaring, mag de praktische MCC-training worden beperkt tot niet minder dan 10 uur als dezelfde FFS wordt gebruikt voor zowel de training voor MCC als die voor de typebevoegdverklaring.

- (b) De MCC-training moet binnen de 6 maanden worden voltooid aan een ATO.
- (c) Tenzij de MCC-cursus werd gecombineerd met een cursus voor een typebevoegdverklaring, ontvangt de kandidaat bij het afronden van de MCC-trainingscursus een certificaat van afronding.
- (d) Een kandidaat die een MCC-training heeft afgerond voor een andere luchtvaartuigcategorie is vrijgesteld van de eisen onder (a)(1).

FCL.740.A Verlenging van klasse- en typebevoegdverklaringen – vleugelvliegtuigen

- (a) *Verlenging van meermotorige klassebevoegdverklaringen en typebevoegdverklaringen.* Voor de verlenging van meermotorige klassebevoegdverklaringen en typebevoegdverklaringen moet de kandidaat:
 - (1) binnen de 3 maanden voorafgaand aan de vervaldatum van de bevoegdverklaring slagen voor een bekwaamheidsproef conform bijlage 9 van het onderhavige Deel in de desbetreffende klasse of het desbetreffende type vleugelvliegtuig of in een FSTD die representatief is voor die klasse of dat type; en
 - (2) tijdens de geldigheidsperiode van de bevoegdverklaring ten minste het onderstaande hebben voltooid:
 - (i) 10 routesectoren als bestuurder van de betreffende klasse of het betreffende type van vleugelvliegtuig; of
 - (ii) 1 routesector als bestuurder van de betreffende klasse of het betreffende type van vleugelvliegtuig of FFS, gevlogen met een examiner. Deze routesector mag worden gevlogen tijdens de bekwaamheidsproef.
 - (3) Een bestuurder die werkt voor een operator van commercieel luchtvervoer, goedgekeurd in overeenstemming met de toepasselijke eisen voor vluchtuitvoeringen, en die is geslaagd voor de bekwaamheidsproef van de operator in combinatie met de bekwaamheidsproef voor de verlenging van de klasse- of typebevoegdverklaring, krijgt vrijstelling ten behoeve van de eisen onder (2).
 - (4) De verlenging van een IR(A), indien men daar houder van is, kan worden gecombineerd met een bekwaamheidsproef voor de verlenging van een klasse- of typebevoegdverklaring.
- (b) Verlenging van klassebevoegdverklaringen voor éénvlieger-gecertificeerde éénmotorige vleugelvliegtuigen.
 - (1) *Klassebevoegdverklaring voor éénmotorige zuigermotorvliegtuigen en bevoegdverklaringen voor TMG's.* Voor de verlenging van een klassebevoegdverklaring voor een éénvlieger-gecertificeerd éénmotorig zuigermotorvliegtuig of TMG moet de kandidaat:

- (i) binnen de 3 maanden voorafgaand aan de vervaldatum van de bevoegdverklaring slagen voor een bekwaamheidsproef in de desbetreffende klasse in overeenstemming met bijlage 9 van dit Deel met een examiner; of
 - (ii) binnen de 12 maanden voorafgaand aan de vervaldatum van de bevoegdverklaring 12 uur vliegtijd hebben voltooid in de desbetreffende klasse, waaronder:
 - 6 uur als PIC;
 - 12 starts en 12 landingen; en
 - een trainingsvlucht van ten minste 1 uur met een vlieg-instructeur (FI) of een instructeur voor klassebevoegdverklaring (CRI). Kandidaten hebben recht op vrijstelling ten behoeve van deze vlucht indien ze zijn geslaagd voor een bekwaamheidsproef of vaardigheidstest voor een klasse- of typebevoegdverklaring in een andere klasse of een ander type van vleugelvliegtuigen.
- (2) Wanneer de kandidaat houder is van zowel een klassebevoegdverklaring voor éénmotorige vleugelvliegtuigen met zuigermotor (land) als een TMG-bevoegdverklaring, mag hij/zij aan de eisen genoemd in (1) voldoen in een van beide klassen en daarmee verlenging van beide bevoegdverklaringen verkrijgen.
- (3) *Eénvlieger-gecertificeerde vleugelvliegtuigen met éénmotorige turboprop.* Ten behoeve van de verlenging van klassebevoegdverklaringen voor vleugelvliegtuigen met éénmotorige turboprop, moet de kandidaat binnen de 3 maanden voorafgaand aan de vervaldatum van de bevoegdverklaring, een bekwaamheidsproef afleggen op een vleugelvliegtuig van de betreffende klasse in overeenstemming met bijlage 9 van dit Deel.
- (c) Een kandidaat die er voor de vervaldatum van een type- of klassebevoegdverklaring niet in slaagt op alle secties van een bekwaamheidsproef een voldoende te behalen, mag de bevoegdheden van die bevoegdverklaring niet uitoefenen totdat de bekwaamheidsproef met succes is afgelegd.

AFDELING 3

Specifieke eisen voor de categorie helikopters

FCL.720.H Ervarings- en toelatingseisen voor de afgifte van typebevoegdverklaringen – helikopters

Tenzij anders bepaald in de gegevens voor operationele geschiktheid vastgesteld in overeenstemming met Deel 21, moet een kandidaat voor de afgifte van de eerste typebevoegdverklaring voor helikopters voldoen aan de volgende ervarings- en toelatingseisen voor de afgifte van de betreffende bevoegdverklaring:

- (a) *Meervlieger-gecertificeerde helikopters.* Een kandidaat voor de eerste typebevoegdverklaringsopleiding voor een meervlieger-gecertificeerde helikopter moet:
 - (1) ten minste 70 uur vliegervaring hebben als PIC op helikopters;

- (2) behalve wanneer de typebevoegdverklaringsopleiding wordt gecombineerd met een MCC-cursus:
 - (i) houder zijn van een certificaat van bevredigende afronding van een MCC-cursus inzake helikopters; of
 - (ii) ten minste 500 uur vliegervaring hebben als bestuurder in meervlieger-gecertificeerde vleugelvliegtuigen; of
 - (iii) ten minste 500 uur vliegervaring hebben als bestuurder in meervliegeroperaties in meermotorige helikopters;
 - (3) geslaagd zijn voor de theorie-examens voor een ATPL(H).
- (b) Een kandidaat voor de eerste typebevoegdverklaringsopleiding voor een meervlieger-gecertificeerde helikopter die is met succes een geïntegreerde cursus voor ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR of CPL(H) heeft afgerond en niet voldoet aan de eisen onder (a)(1), heeft recht op de typebevoegdverklaring, maar met een beperking van de bevoegdheden tot het uitoefenen van enkel de functie van tweede bestuurder. Deze beperking wordt opgeheven als de bestuurder:
- (1) 70 uur heeft voltooid als PIC of PIC onder toezicht in helikopters;
 - (2) geslaagd is voor de test voor meervlieger-gecertificeerde helikopters op het betreffende helikoptertype als PIC.
- (c) *Eénvlieger-gecertificeerde meermotorige helikopters.* Een kandidaat voor de afgifte van een eerste typebevoegdverklaring voor een éénvlieger-gecertificeerde meermotorige helikopter moet:
- (1) vóór aanvang van de vliegtraining:
 - (i) geslaagd zijn voor de theorie-examens voor een ATPL(H); of
 - (ii) houder zijn van een certificaat van afronding van een toelatingscursus uitgevoerd door een ATO. Die cursus moet de volgende onderwerpen van de theoriekennis over de ATPL(H) hebben behandeld:
 - Algemene kennis van het luchtvaartuig: vliegtuigcasco / systemen / voortstuwingsinrichting, en instrumenten / elektronica,
 - Vluchtprestaties en -planning: massa en zwaartepuntsligging, prestatie;
 - (2) indien de kandidaat geen geïntegreerde opleiding voor ATP(H)/IR, ATP(H) of CPL(H)/IR heeft afgelegd, ten minste 70 uur als PIC op helikopters hebben gevlogen.

FCL.735.H Trainingscursus onderlinge samenwerking van de bemanning – helikopters

- (a) De MCC-trainingscursus moet ten minste het onderstaande bevatten:
 - (1) voor MCC/IR:
 - (i) 25 uur theorieonderwijs en oefeningen; en
 - (ii) 20 uur praktische MCC-training, of 15 uur in het geval van leerling-vliegers die een geïntegreerde ATP(H)/IR-cursus bijwonen. Indien de MCC-training wordt gecombineerd met initiële training voor

typebevoegdverklaring voor meervlieger-gecertificeerde helikopters, mag de praktische MCC-training worden beperkt tot niet minder dan 10 uur als dezelfde FSTD wordt gebruikt voor zowel de MCC als de typebevoegdverklaring;

- (2) voor MCC/VFR:
 - (i) 25 uur theorieonderwijs en oefeningen; en
 - (ii) 15 uur praktische MCC-training, of 10 uur in het geval van leerling-vliegers die een geïntegreerde ATP(H)/IR-cursus bijwonen. Indien de MCC-training wordt gecombineerd met initiële training voor typebevoegdverklaring voor meervlieger-gecertificeerde helikopters, mag de praktische MCC-training worden beperkt tot niet minder dan 7 uur als dezelfde FSTD wordt gebruikt voor zowel de MCC als de typebevoegdverklaring.
- (b) De MCC-training moet binnen de 6 maanden worden voltooid aan een ATO.
Er moet gebruik worden gemaakt van een FNPT II of III gekwalificeerd voor MCC, een FTD 2/3 of een FFS.
- (c) Tenzij de MCC-cursus werd gecombineerd met een cursus voor een typebevoegdverklaring voor meervliegers, ontvangt de kandidaat bij het afronden van de MCC-trainingscursus een certificaat van afronding.
- (d) Een kandidaat die een MCC-training heeft afgerond voor een andere luchtvaartuigcategorie is vrijgesteld van de eisen onder (a)(1)(i) of (a)(2)(i), naargelang het geval.
- (e) Een kandidaat voor MCC/IR-training die MCC/VFR-training heeft afgerond, heeft recht op vrijstelling ten behoeve van de eisen onder (a)(1)(i) en moet 5 uur praktische MCC/IR-training afleggen.

FCL.740.H Verlenging van typebevoegdverklaringen – helikopters

- (a) *Verlenging.* Voor de verlenging van typebevoegdverklaringen voor helikopters moet de kandidaat:
 - (1) binnen de 3 maanden voorafgaand aan de vervaldatum van de bevoegdverklaring slagen voor een bekwaamheidsproef conform bijlage 9 van het onderhavige Deel in het betreffende type helikopter of in een FSTD die representatief is voor dat type; en
 - (2) ten minste 2 uur voltooien als bestuurder van het betreffende helikoptertype binnen de geldigheidsperiode van de bevoegdverklaring. De duur van de bekwaamheidsproef mag in rekening worden genomen voor deze 2 uur.
 - (3) Indien kandidaten houder zijn van meer dan 1 typebevoegdverklaring voor éénmotorige zuigerhelikopters, kunnen ze een verlenging verkrijgen van alle betreffende typebevoegdverklaringen door een bekwaamheidsproef af te leggen in slechts 1 van de betreffende types waarvan ze houder zijn, op voorwaarde dat ze ten minste 2 uur vliegtijd hebben voltooid als PIC op de andere types tijdens de geldigheidsperiode.
De bekwaamheidsproef moet elke keer op een ander type worden afgelegd.

- (4) Indien kandidaten houder zijn van meer dan 1 typebevoegdverklaring voor éénmotorige turbinehelikopters met een maximale startmassa van 3175 kg, kunnen ze een verlenging verkrijgen van alle betreffende typebevoegdverklaringen door een bekwaamheidsproef af te leggen in slechts 1 van de betreffende types waarvan ze houder zijn, op voorwaarde dat ze het onderstaande hebben voltooid:
- (i) 300 uur als PIC op helikopters;
 - (ii) 15 uur op elk van de types waarvan ze houder zijn; en
 - (iii) ten minste 2 uur vliegtijd als PIC op elk van de andere types tijdens de geldigheidsperiode.

De bekwaamheidsproef moet elke keer op een ander type worden afgelegd.

- (5) Een bestuurder die slaagt voor een vaardigheidstest voor de afgifte van een extra typebevoegdverklaring heeft recht op verlenging van de desbetreffende typebevoegdverklaringen in de gemeenschappelijke groepen, in overeenstemming met (3) en (4).
- (6) De verlenging van een IR(H), indien men daar houder van is, kan worden gecombineerd met een bekwaamheidsproef voor een typebevoegdverklaring.
- (b) Een kandidaat die er voor de vervaldatum van een typebevoegdverklaring niet in slaagt op alle secties van een bekwaamheidsproef een voldoende te behalen, mag de bevoegdheden van die bevoegdverklaring niet uitoefenen totdat de bekwaamheidsproef met succes is afgelegd. In het geval van (a)(3) en (4) mag de kandidaat zijn/haar bevoegdheden in eender welk van de types niet uitoefenen.

AFDELING 4

Specifieke eisen voor de categorie powered-lift luchtvaartuigen

FCL.720.PL Ervarings- en toelatingseisen voor de afgifte van typebevoegdverklaringen – powered-lift luchtvaartuigen

Tenzij anders bepaald in de gegevens voor operationele geschiktheid vastgesteld in overeenstemming met Deel 21, moet een kandidaat voor de eerste afgifte van een typebevoegdverklaring voor powered-lift luchtvaartuigen voldoen aan de volgende ervarings- en toelatingseisen:

- (a) voor bestuurders van vleugelvliegtuigen:
- (1) houder zijn van een CPL/IR(A) met theoretiekennis inzake ATPL of een ATPL(A);
 - (2) houder zijn van een certificaat van afronding van een MCC-cursus;
 - (3) meer dan 100 uur hebben voltooid als bestuurder op meervlieger-gecertificeerde vleugelvliegtuigen;
 - (4) 40 uur vlieg instructie hebben voltooid in helikopters;
- (b) voor bestuurders van helikopters:
- (1) houder zijn van een CPL/IR(H) met theoretiekennis inzake ATPL of een ATPL/IR(H);
 - (2) houder zijn van een certificaat van afronding van een MCC-cursus;

- (3) meer dan 100 uur hebben voltooid als bestuurder op meervlieger-gecertificeerde helikopters;
- (4) 40 uur vlieg instructie hebben voltooid in vleugelvliegtuigen;
- (c) voor bestuurders die gekwalificeerd zijn om te vliegen met zowel vleugelvliegtuigen als helikopters:
 - (1) houder zijn van ten minste een CPL(H);
 - (2) houder zijn van een IR met theoretische kennis inzake ATPL of een ATPL voor ofwel vleugelvliegtuigen of helikopters;
 - (3) houder zijn van een certificaat van afronding van een MCC-cursus voor ofwel helikopters of vleugelvliegtuigen;
 - (4) ten minste 100 uur vliegervaring voltooid hebben als bestuurder in meervlieger-gecertificeerde helikopters of vleugelvliegtuigen;
 - (5) ten minste 40 uur vlieg instructie hebben voltooid in vleugelvliegtuigen of helikopters, naargelang het geval, als de bestuurder geen ervaring heeft als ATPL of op meervlieger-gecertificeerde luchtvaartuigen.

FCL.725.PL Vlieg instructie voor de afgifte van typebevoegdverklaringen – powered-lift luchtvaartuigen

Het gedeelte vlieg instructie van de trainingscursus voor een typebevoegdverklaring voor powered-lift luchtvaartuigen moet worden afgerond in zowel het luchtvaartuig als een FSTD die representatief is voor het luchtvaartuig en naar behoren is gekwalificeerd voor dit doel.

FCL.740.PL Verlenging van typebevoegdverklaringen – powered-lift luchtvaartuigen

- (a) *Verlenging.* Voor de verlenging van klassebevoegdverklaringen voor powered-lift luchtvaartuigen moet de kandidaat:
 - (1) binnen de 3 maanden voorafgaand aan de vervaldatum van de bevoegdverklaring slagen voor een bekwaamheidsproef conform bijlage 9 van het onderhavige Deel in het betreffende type powered-lift luchtvaartuig;
 - (2) tijdens de geldigheidsperiode van de bevoegdverklaring ten minste het onderstaande hebben voltooid:
 - (i) 10 routesectoren als bestuurder van het desbetreffende type van powered-lift luchtvaartuig; of
 - (ii) 1 routesector als bestuurder van het desbetreffende type van powered-lift luchtvaartuig of FFS, gevlogen met een examiner. Deze routesector mag worden gevlogen tijdens de bekwaamheidsproef.
 - (3) Een bestuurder die werkt voor een operator van commercieel luchtvervoer, goedgekeurd in overeenstemming met de toepasselijke eisen voor vluchtuitvoeringen, en die is geslaagd voor de bekwaamheidsproef van de operator in combinatie met de bekwaamheidsproef voor de verlenging van de typebevoegdverklaring, krijgt vrijstelling ten behoeve van de eisen onder (2).
- (b) Een kandidaat die er voor de vervaldatum van een typebevoegdverklaring niet in slaagt op alle secties van een bekwaamheidsproef een voldoende te behalen, mag de bevoegdheden van die bevoegdverklaring niet uitoefenen totdat de bekwaamheidsproef met succes is afgelegd.

AFDELING 5

Specifieke eisen voor de categorie luchtschepen

FCL.720.As Toelatingseisen voor de afgifte van typebevoegdverklaringen – luchtschepen

Tenzij anders bepaald in de gegevens voor operationele geschiktheid vastgesteld in overeenstemming met Deel 21, moet een kandidaat voor de eerste afgifte van een typebevoegdverklaring voor luchtschepen voldoen aan de volgende ervarings- en toelatingseisen:

- (a) voor meervlieger-gecertificeerde luchtschepen:
 - (1) 70 vliegreuren hebben voltooid als PIC op luchtschepen;
 - (2) houder zijn van een certificaat van bevredigende afronding van een MCC-cursus voor luchtschepen.
 - (3) Een kandidaat die niet voldoet aan de eisen onder (2) heeft recht op afgifte van de typebevoegdverklaring, maar met een beperking van de bevoegdheden tot het uitoefenen van enkel de functies van tweede bestuurder. Deze beperking kan worden verwijderd als de bestuurder 100 uur vliegtijd heeft afgerond als PIC of PIC onder toezicht op luchtschepen.

FCL.735.As Trainingscursus onderlinge samenwerking van de bemanning – luchtschepen

- (a) De MCC-trainingscursus moet ten minste het onderstaande bevatten:
 - (1) 12 uur theorieonderwijs en oefeningen; en
 - (2) 5 uur praktische training inzake MCC;
 - (3) Er moet gebruik worden gemaakt van een FNPT II of III gekwalificeerd voor MCC, een FTD 2/3 of een FFS.
- (b) De MCC-training moet binnen de 6 maanden worden voltooid aan een ATO.
- (c) Tenzij de MCC-cursus werd gecombineerd met een cursus voor een typebevoegdverklaring voor meervliegers, ontvangt de kandidaat bij het afronden van de MCC-trainingscursus een certificaat van afronding.
- (d) Een kandidaat die een MCC-training heeft afgerond voor een andere luchtvaartuigcategorie is vrijgesteld van de eisen onder (a).

FCL.740.As Verlenging van typebevoegdverklaringen – luchtschepen

- (a) *Verlenging.* Voor de verlenging van typebevoegdverklaringen voor luchtschepen moet de kandidaat:
 - (1) binnen de 3 maanden voorafgaand aan de vervaldatum van de bevoegdverklaring slagen voor een bekwaamheidsproef conform bijlage 9 van het onderhavige Deel in het betreffende type luchtschip; en
 - (2) ten minste 2 uur voltooien als bestuurder van het betreffende type luchtschip binnen de geldigheidsperiode van de bevoegdverklaring. De duur van de bekwaamheidsproef mag in rekening worden genomen voor deze 2 uur.

- (3) De verlenging van een IR(As), indien men daar houder van is, kan worden gecombineerd met een bekwaamheidsproef voor de verlenging van een klasse- of typebevoegdverklaring
- (b) Een kandidaat die er voor de vervaldatum van een typebevoegdverklaring niet in slaagt op alle secties van een bekwaamheidsproef een voldoende te behalen, mag de bevoegdheden van die bevoegdverklaring niet uitoefenen totdat de bekwaamheidsproef met succes is afgelegd.

SUBDEEL I
EXTRA BEVOEGDVERKLARINGEN

FCL.800 Bevoegdverklaring voor kunstvliegen

- (a) Houders van een bewijs van bevoegdheid als bestuurder van vleugelvliegtuigen, TMG's of zweefvliegtuigen mogen enkel kunstvluchten uitvoeren als ze houder zijn van de toepasselijke bevoegdverklaring.
- (b) Kandidaten voor een bevoegdverklaring voor kunstvliegen moeten het onderstaande hebben voltooid:
 - (1) ten minste 40 uur vliegtijd of, in het geval van zweefvliegtuigen, 120 lanceringen als PIC in de betreffende luchtvaartuigcategorie, voltooid na afgifte van het bewijs van bevoegdheid;
 - (2) een trainingscursus aan een ATO, met inbegrip van:
 - (i) voor de bevoegdverklaring toepasselijk theorieonderwijs;
 - (ii) ten minste 5 uur of 20 vluchten instructie in kunstvliegen in de betreffende luchtvaartuigcategorie.
- (c) De bevoegdheden van de bevoegdverklaring voor kunstvliegen zijn beperkt tot de luchtvaartuigcategorie waarin de vlieg instructie werd voltooid. De bevoegdheden worden uitgebreid naar een andere categorie van luchtvaartuigen als de bestuurder houder is van een bewijs van bevoegdheid als bestuurder van die luchtvaartuigcategorie en met goed gevolg ten minste 3 instructievluchten met dubbele besturing heeft afgerond over de volledige syllabus kunstvliegen in die luchtvaartuigcategorie.

FCL.805 Bevoegdverklaringen voor het slepen van zweefvliegtuigen en banners

- (a) Houders van een bewijs van bevoegdheid met de bevoegdheid om te vliegen met vleugelvliegtuigen of TMG's mogen enkel zweefvliegtuigen of banners slepen wanneer ze houder zijn van de betreffende bevoegdverklaring voor het slepen van zweefvliegtuigen of banners.
- (b) Kandidaten voor een bevoegdverklaring voor het slepen van zweefvliegtuig moeten het onderstaande hebben voltooid:
 - (1) ten minste 30 uur vliegtijd als PIC en 60 starts en landingen in vleugelvliegtuigen indien de activiteit zal worden uitgevoerd in vleugelvliegtuigen, of in TMG's indien de activiteit zal worden uitgevoerd in TMG's, voltooid na de afgifte van het bewijs van bevoegdheid;
 - (2) een trainingscursus aan een ATO, met inbegrip van:
 - (i) theorieonderwijs over sleepoperaties en -procedures;
 - (ii) ten minste 10 instructievluchten waarbij een zweefvliegtuig wordt gesleept, waaronder 5 instructievluchten met dubbele besturing, en
 - (iii) uitgezonderd voor houders van een LAPL(S) of een SPL, 5 familiarisatievluchten in een zweefvliegtuig dat wordt gelanceerd door een luchtvaartuig.
- (c) Kandidaten voor een bevoegdverklaring voor het slepen van banners moeten het onderstaande hebben voltooid:

- (1) ten minste 100 vliegreuren en 200 starts en landingen als PIC op vleugelvliegtuigen of TMG's, na afgifte van het bewijs van bevoegdheid. Ten minste 30 van die uren moeten worden uitgevoerd in vleugelvliegtuigen indien de activiteit zal worden uitgevoerd in vleugelvliegtuigen, of in TMG's indien de activiteit zal worden uitgevoerd in TMG's;
- (2) een trainingscursus aan een ATO, met inbegrip van:
 - (i) theorieonderwijs over sleepoperaties en -procedures;
 - (ii) ten minste 10 instructievluchten waarbij een banner wordt gesleept, waaronder 5 vluchten met dubbele besturing.
- (d) De bevoegdheden van de bevoegdverklaringen voor het slepen van zweefvliegtuigen en banners zijn beperkt tot vleugelvliegtuigen of TMG's, afhankelijk van welk luchtvaartuig werd gebruikt tijdens de instructie. De bevoegdheden worden uitgebreid als de bestuurder houder is van een bewijs van bevoegdheid als bestuurder van vleugelvliegtuigen of TMG's en met goed gevolg ten minste 3 instructievluchten met dubbele besturing heeft afgerond over de volledige syllabus inzake slepen in een van de twee luchtvaartuigen, naargelang het geval.
- (e) Om de bevoegdheden van de bevoegdverklaringen voor het slepen van zweefvliegtuigen of banners uit te oefenen, moet de houder van de bevoegdverklaring ten minste 5 sleepvluchten hebben voltooid gedurende de afgelopen 24 maanden.
- (f) Bestuurders die niet voldoen aan de eisen onder (e) moeten, voordat ze de uitoefening van hun bevoegdheden hervatten, de ontbrekende sleepvluchten uitvoeren onder toezicht van een instructeur.

FCL.810 Bevoegdverklaring voor nachtvliegen

- (a) Vleugelvliegtuigen, TMG's, luchtschepen.
 - (1) Als de bevoegdheden van een LAPL of een PPL voor vleugelvliegtuigen, TMG's of luchtschepen moeten worden uitgeoefend in VFR-omstandigheden 's nachts, moeten kandidaten een trainingscursus aan een ATO voltooien. De cursus moet het volgende omvatten:
 - (i) theorieonderwijs;
 - (ii) ten minste 5 uur vliegtijd 's nachts in de betreffende luchtvaartuigcategorie, waaronder ten minste 3 uur dubbelbesturingsonderricht met inbegrip van ten minste 1 uur overlandnavigatie met ten minste één overlandvlucht met dubbele besturing van ten minste 50 km en 5 solostarts en 5 sololandingen tot volledige stilstand.
 - (2) Voor het voltooien van de training 's nachts moeten LAPL-houders de basistraining instrumentvliegen voltooien die vereist is voor de afgifte van de PPL.
 - (3) Indien kandidaten houder zijn van een klassebevoegdverklaring voor zowel éénmotorige zuigervliegtuigen (land) en TMG's, mogen ze de vereisten in (1) in één van beide klassen of in beide klassen vervullen.

- (b) *Helikopters*. Als de bevoegdheden van een PPL voor helikopters moeten worden uitgeoefend in VFR-omstandigheden 's nachts, moet de kandidaat:
- (1) ten minste 100 vlieguren hebben volbracht als bestuurder in helikopters na de afgifte van het bewijs van bevoegdheid, waaronder ten minste 60 uur als PIC in helikopters en 20 uur overlandvluchten;
 - (2) een trainingscursus aan een ATO hebben voltooid. De cursus moet worden voltooid binnen een periode van 6 maanden en het volgende omvatten:
 - (i) 5 uur theorieonderwijs;
 - (ii) 10 uur instrumentinstructie met dubbele besturing voor helikopters; en
 - (iii) 5 uur vliegtijd 's nachts, waaronder ten minste 3 uur dubbelbesturingsonderricht, met inbegrip van ten minste 1 uur overlandnavigatie en 5 solonachtcircuits. Elk circuit moet een start en een landing bevatten.
 - (3) Een kandidaat die houder is of is geweest van een IR voor een vleugelvliegtuig of TMG, heeft recht op 5 uur vrijstelling ten behoeve van de eisen in (2)(ii) hierboven.
- (c) *Luchtballonnen*. Indien de bevoegdheden van een LAPL voor luchtballonnen of een BPL moeten worden uitgeoefend in VFR-omstandigheden 's nachts, moeten kandidaten ten minste 2 instructievluchten 's nachts of ten minste 1 uur van elk volbrengen.

FCL.815 Bevoegdverklaring voor het vliegen boven bergachtige gebieden

- (a) Bevoegdheden. Houders van een bevoegdverklaring voor het vliegen boven bergachtige gebieden zijn bevoegd om met vleugelvliegtuigen of TMG's naar en van oppervlakken te vliegen waarvoor een dergelijke bevoegdverklaring is vereist door de bevoegde instanties aangewezen door de lidstaten.

De initiële bevoegdverklaring voor het vliegen boven bergachtige gebieden kan worden verkregen op:

- (1) wielen om de bevoegdheid toe te kennen om te vliegen naar en van oppervlakken wanneer ze niet bedekt zijn met sneeuw; of
 - (2) ski's om de bevoegdheid toe te kennen om te vliegen naar en van oppervlakken wanneer ze bedekt zijn met sneeuw.
 - (3) De bevoegdheden van de initiële bevoegdverklaring kunnen worden uitgebreid naar de bevoegdheid voor ofwel wielen of ski's indien de bestuurder een geschikte extra familiarisatiecursus heeft gevolgd, met inbegrip van theorieonderwijs en vliegtraining, met een berginstructeur.
- (b) *Trainingscursus*. Kandidaten voor een bevoegdverklaring voor het vliegen boven bergachtige gebieden moeten binnen een periode van 24 maanden een cursus theorieonderwijs en vlieginstructie hebben voltooid aan een ATO. De inhoud van de cursus moet zijn afgestemd op de te verwerven bevoegdheden.
- (c) *Vaardigheidstest*. Na het voltooien van de training moet de kandidaat slagen voor een vaardigheidstest met een voor dit doel gekwalificeerde FE. De vaardigheidstest moet het volgende bevatten:

- (1) een mondeling theorie-examen;
 - (2) 6 landingen op ten minste 2 verschillende oppervlakken waarvoor een bevoegdverklaring voor het vliegen boven bergachtige gebieden is vereist, en verschillend van het oppervlak van vertrek.
- (d) *Geldigheid.* Een bevoegdverklaring voor het vliegen boven bergachtige gebieden is 24 maanden geldig.
- (e) *Verlenging.* Voor de verlenging van een bevoegdverklaring voor het vliegen boven bergachtige gebieden moet de kandidaat:
- (1) de afgelopen 24 maanden ten minste 6 berglandingen hebben volbracht; of
 - (2) slagen voor een bekwaamheidsproef. De bekwaamheidsproef moet voldoen aan de eisen onder (c).
- (f) *Hernieuwde afgifte.* Als de bevoegdverklaring is verlopen, moet de kandidaat voldoen aan de eisen onder (e)(2).

FCL.820 Bevoegdverklaring voor vliegproeven

- (a) Houders van een bewijs van bevoegdheid als bestuurder van vleugelvliegtuigen of helikopters mogen enkel optreden als PIC tijdens vliegproeven van categorie 1 of 2 zoals gedefinieerd in Deel 21 wanneer ze houder zijn van een bevoegdverklaring voor vliegproeven.
- (b) De verplichting om houder te zijn van een bevoegdverklaring voor vliegproeven vastgelegd in (a) geldt enkel op vliegproeven uitgevoerd met:
- (1) helikopters gecertificeerd of te certificeren in overeenstemming met de normen van CS-27 of CS-29 of gelijkwaardige luchtwaardigheidsvoorschriften; of
 - (2) vleugelvliegtuigen gecertificeerd of te certificeren in overeenstemming met:
 - (i) de normen van CS-25 of gelijkwaardige luchtwaardigheidsvoorschriften; of
 - (ii) de normen van CS-23 of gelijkwaardige luchtwaardigheidsvoorschriften, behalve voor vleugelvliegtuigen met een maximale startmassa van minder dan 2000 kg.
- (c) De bevoegdheden van de houder van een bevoegdverklaring voor vliegproeven bestaan, binnen de betreffende luchtvaartuigcategorie, uit:
- (1) in het geval van een bevoegdverklaring voor vliegproeven van categorie 1, het uitvoeren van alle categorieën van vliegproeven zoals gedefinieerd in Deel 21, hetzij als PIC of als tweede bestuurder;
 - (2) in het geval van een bevoegdverklaring voor vliegproeven van categorie 2:
 - (i) het uitvoeren van vliegproeven uit categorie 1, zoals gedefinieerd in Deel 21:
 - als tweede bestuurder; of
 - als PIC in het geval van vleugelvliegtuigen zoals beschreven in (b)(2)(ii), behalve voor die binnen de commutercategorie of met een duiksnelheid hoger dan 0,6 mach of een maximale hoogte boven 25.000 voet;

- (i) het uitvoeren van alle andere categorieën vliegproeven, zoals gedefinieerd in Deel 21, ofwel als PIC of als tweede bestuurder;
 - (3) daarnaast, voor vliegproeven uit zowel categorie 1 als 2, het uitvoeren van vluchten die specifiek betrekking hebben op de activiteiten van ontwerp- en productieorganisaties, binnen het bereik van hun bevoegdheden, wanneer aan de eisen van subdeel H niet kan worden voldaan.
- (d) Kandidaten voor de eerste afgifte van een bevoegdverklaring voor vliegproeven, moeten:
 - (1) houder zijn van ten minste een CPL en een IR in de toepasselijke luchtvaartuigcategorie;
 - (2) ten minste 1000 uur vliegtijd hebben volbracht in de toepasselijke luchtvaartuigcategorie, waarvan ten minste 400 uur als PIC;
 - (3) een trainingscursus hebben voltooid aan een ATO geschikt voor het beoogde luchtvaartuig en de beoogde categorie van vluchten. De training moet ten minste de volgende onderwerpen bevatten:
 - Prestatie;
 - Stabiliteit en besturing / Kenmerken voor het hanteren;
 - Systemen;
 - Testbeheer;
 - Risico- / veiligheidsbeheer.
- (e) De bevoegdheden van houders van een bevoegdverklaring voor vliegproeven kunnen worden uitgebreid naar een andere categorie van vliegproeven en een andere categorie van luchtvaartuigen wanneer ze een extra trainingscursus aan een ATO hebben volbracht.

SUBDEEL J

Instructeurs

AFDELING 1

Gemeenschappelijke eisen

FCL.900 Certificaten voor instructeurs

- (a) Algemeen. Een persoon mag uitsluitend:
- (1) vlieginstructie geven voor luchtvaartuigen waarvoor hij/zij houder is van:
 - (i) een bewijs van bevoegdheid als bestuurder afgegeven of aanvaard in overeenstemming met de onderhavige verordening;
 - (ii) een certificaat van instructeur geschikt voor de uitgevoerde instructie, afgegeven in overeenstemming met dit subdeel;
 - (2) vlieginstructie in vluchtnabootsers of MCC-instructie geven wanneer hij/zij houder is van een certificaat voor instructeur geschikt voor de uitgevoerde instructie, afgegeven in overeenstemming met dit subdeel.
- (b) *Speciale voorwaarden*
- (1) In het geval van de introductie van nieuwe luchtvaartuigen in de lidstaten of de vloot van een operator, wanneer naleving van de eisen vastgesteld in dit subdeel onmogelijk is, mag de bevoegde instantie een specifiek certificaat uitreiken dat bevoegdheden geeft voor vlieginstructie. Een dergelijk certificaat is beperkt tot de instructievluchten die nodig zijn voor de introductie van het nieuwe type luchtvaartuig en de geldigheidsperiode mag niet langer zijn dan 1 jaar.
 - (2) Houders van een certificaat dat is afgegeven in overeenstemming met (b)(1) die een aanvraag willen indienen voor een certificaat van instructeur, moeten voldoen aan de toelatings- en verlengingseisen vastgelegd voor die categorie van instructeur.
- (c) Instructie buiten het grondgebied van de lidstaten
- (1) Niettegenstaande paragraaf (a), in het geval dat vlieginstructie wordt gegeven aan een ATO buiten het grondgebied van de lidstaten, mag de bevoegde instantie een certificaat van instructeur uitreiken aan een kandidaat die houder is van een bewijs van bevoegdheid uitgereikt door een derde land in overeenstemming met ICAO bijlage 1, op voorwaarde dat de kandidaat:
 - (i) houder is van ten minste een CPL in de toepasselijke luchtvaartuigcategorie;
 - (ii) voldoet aan de eisen vastgesteld in dit subdeel ten behoeve van de afgifte van het relevante certificaat voor instructeurs;
 - (iii) aan de bevoegde instantie aantonen dat hij/zij over adequate kennis beschikt van de Europese regels inzake luchtvaartveiligheid om de bevoegdheden van instructeur te kunnen uitoefenen in overeenstemming met onderhavig Deel.
 - (2) Het certificaat wordt beperkt tot het geven van vlieginstructie:

- (i) in ATO's buiten het grondgebied van de lidstaten;
- (ii) aan leerling-vliegers die voldoende kennis hebben van de taal waarin de vlieg instructie wordt gegeven.

FCL.915 Algemene toelatingseisen en vereisten voor instructeurs

- (a) Algemeen. Een kandidaat voor een certificaat van instructeur moet ten minste 18 jaar oud zijn.
- (b) *Extra eisen voor instructeurs die vlieg instructie geven in luchtvaartuigen.* Een kandidaat voor of houder van een certificaat van instructeur met bevoegdheden om vlieg instructie te geven in luchtvaartuigen moet:
 - (1) houder zijn van ten minste het bewijs van bevoegdheid en, indien relevant, de bevoegdverklaring waarvoor de vlieg instructie zal worden gegeven;
 - (2) behalve in het geval van de instructeur voor vliegproeven:
 - (i) ten minste 15 vliegreuren hebben volbracht als bestuurder van de klasse of het type luchtvaartuig waarmee de vlieg instructie zal worden gegeven, waarvan ten hoogste 7 uur in een FSTD die representatief is voor de klasse of het type van luchtvaartuig, indien van toepassing; of
 - (ii) geslaagd zijn voor een vakbekwaamheidsbeoordeling voor de betreffende categorie van instructeur op die klasse of dat type luchtvaartuig;
 - (3) bevoegd zijn om op te treden als PIC op het luchtvaartuig tijdens dergelijke vlieg instructie.
- (c) Vrijstelling ten behoeve van verdere bevoegdverklaringen en verlenging
 - (1) Kandidaten voor verdere certificaten van instructeur kunnen vrijgesteld worden van de instructietechnieken die reeds werden aangetoond voor het certificaat van instructeur waarvan ze houder zijn.
 - (2) Gevlogen uren als examiner tijdens vaardigheidstests of bekwaamheidsproeven mogen volledig worden meegerekend ten behoeve van de verlenging van alle certificaten van instructeur waarvan iemand houder is.

FCL.920 Vakbekwaamheid en beoordeling van instructeurs

Alle instructeurs moeten worden opgeleid om de volgende vakbekwaamheid te verwerven:

- het voorbereiden van hulpmiddelen,
- het creëren van een bevorderlijk leerklimaat,
- het overdragen van kennis,
- het integreren van dreigings- en foutmanagement (threat- en error management – TEM) met CRM,
- het indelen van tijd (timemanagement) om de opleidingsdoelstellingen te bereiken,
- het leerproces bevorderen,
- het beoordelen van de prestaties van de leerling,
- het toezicht houden op en overzien van de vorderingen,

- het evalueren van trainingssessies,
- het rapporteren van het resultaat.

FCL.925 Extra eisen voor instructeurs voor de MPL

- (a) Instructeurs die training geven voor de MPL moeten:
- (1) met succes een MPL-instructeurstraining hebben afgerond aan een ATO; en
 - (2) tevens voor de elementaire fase, voortgezette fase en fase voor gevorderden van de geïntegreerde MPL-trainingscursus:
 - (i) ervaring hebben in meervliegeroperaties; en
 - (ii) de initiële CRM-training hebben voltooid bij een operator van commercieel luchtvervoer, goedgekeurd in overeenstemming met de toepasselijke eisen voor vluchttuitvoeringen.
- (b) Trainingscursus voor MPL-instructeurs
- (1) De trainingscursus voor MPL-instructeurs moet uit minimaal 14 uur training bestaan.
 - (2) Na afronding van de trainingscursus wordt de vakbekwaamheid als instructeur en de kennis over de op vakbekwaamheid gebaseerde trainingsbenadering beoordeeld.

Die beoordeling bestaat uit een praktijkdemonstratie van vlieg instructie in de betreffende fase van de MPL-trainingscursus. De beoordeling wordt uitgevoerd door een examiner die is gekwalificeerd in overeenstemming met subdeel K.
 - (3) Na bevredigende afronding van de MPL-trainingscursus reikt de ATO een certificaat van kwalificatie als MPL-instructeur uit aan de kandidaat.
- (c) Om de bevoegdheden te behouden, moet de instructeur gedurende de 12 voorafgaande maanden, binnen een MPL-trainingscursus het onderstaande hebben uitgevoerd:
- (1) 1 vluchtnabootsessie van ten minste 3 uur; of
 - (2) 1 vlieg oefening van ten minste 1 uur met inbegrip van ten minste 2 starts en landingen.
- (d) Indien de instructeur niet voldoet aan de eisen onder (c), moet hij/zij vóór het uitoefenen van de bevoegdheden om vlieg instructie te geven voor de MPL:
- (1) een herhalingstraining volgen aan een ATO om het noodzakelijke vakbekwaamheidsniveau te halen om te slagen voor de beoordeling van de vakbekwaamheid van instructeurs; en
 - (2) slagen voor de beoordeling van de vakbekwaamheid van instructeurs zoals bepaald in (b)(2).

FCL.930 Trainingscursus

Kandidaten voor een certificaat van instructeur moeten een theorieopleiding en vlieg instructie hebben afgerond aan een ATO. Naast de specifieke elementen beschreven in dit Deel voor elke categorie van instructeur, moet de cursus de elementen bevatten die zijn vereist in FCL.920.

FCL.935 Beoordeling van vakbekwaamheid

- (a) Behalve voor de instructeur in onderlinge samenwerking van de bemanning (MCCI), de instructeur vluchtnabootser voor éénvlieger-gecertificeerde vliegtuigen (STI), de instructeur voor bevoegdverklaring voor het vliegen boven bergachtige gebieden (MI) en de instructeur voor vliegproeven (FTI), moet een kandidaat voor een certificaat van instructeur slagen voor een beoordeling van de vakbekwaamheid in de toepasselijke luchtvaartuigcategorie om aan te tonen aan een examiner die is gekwalificeerd in overeenstemming met subdeel K dat hij/zij in staat is om een leerling-vlieger te onderrichten tot het niveau dat is vereist voor de afgifte van het betreffende bewijs van bevoegdheid, de betreffende bevoegdverklaring of het betreffende certificaat.
- (b) Die beoordeling moet het volgende omvatten:
 - (1) het aantonen van de vakbekwaamheid beschreven in FCL.920 voor en na de vlucht en tijdens theorieonderwijs;
 - (2) mondelinge theorie-examens aan de grond, briefings voor en na de vlucht en demonstraties tijdens de vlucht gedurende vaardigheidstests in de betreffende klasse of type luchtvaartuig of FSTD;
 - (3) oefeningen die adequaat zijn om de vakbekwaamheid van de instructeur te beoordelen.
- (c) De beoordeling moet worden uitgevoerd met hetzelfde type of dezelfde klasse luchtvaartuig of FSTD gebruikt voor de vlieg instructie.
- (d) Als een beoordeling van de vakbekwaamheid nodig is voor de verlenging van een certificaat van instructeur, mogen kandidaten die geen voldoende halen voor de beoordeling vóór de vervaldatum van een certificaat van instructeur de bevoegdheden van dat certificaat niet uitoefenen tot de beoordeling met succes werd afgerond.

FCL.940 Geldigheid van certificaten als instructeur

Met uitzondering van de MI en onverminderd FCL.900(b)(1), zijn certificaten als instructeur geldig voor een periode van 3 jaar.

AFDELING 2

Specifieke eisen voor vlieg instructeurs van lichte luchtvaartuigen – LAFI

FCL.905.LAFI LAFI – Bevoegdheden en voorwaarden

De bevoegdheden van een LAFI zijn op te treden als vlieg instructeur voor de afgifte, verlenging of hernieuwde afgifte van:

- (a) een Basic LAPL, in het geval van vleugelvliegtuigen;
- (b) een LAPL, in de toepasselijke luchtvaartuigcategorie;
- (c) uitbreiding van type of klasse om te worden aangetekend op een LAPL, in de toepasselijke luchtvaartuigcategorie;
- (d) bevoegdverklaringen voor nachtvliegen, kunstvliegen en slepen in de toepasselijke luchtvaartuigcategorie, op voorwaarde dat de instructeur houder is van de betreffende bevoegdverklaring en zijn bekwaamheid om instructie te geven voor die

bevoegdverklaring heeft aangetoond aan een instructeur die gekwalificeerd is in overeenstemming met (e);

- (e) een LAFI-certificaat, op voorwaarde dat de instructeur:
 - (1) aan een instructuurexaminator heeft aangetoond bekwaam te zijn om instructie te geven voor het LAFI-certificaat, gedurende een beoordeling van de vakbekwaamheid uitgevoerd in overeenstemming met FCL.935 in de toepasselijke luchtvaartuigcategorie; en
 - (2) in het geval van een LAFI voor zweefvliegtuigen, ten minste 50 uur of 150 lanceringen als vlieg instructie heeft volbracht in zweefvliegtuigen;
 - (3) in het geval van een LAFI voor luchtballonnen, ten minste 50 uur of 50 starts als vlieg instructie heeft volbracht in luchtballonnen;
 - (4) voor alle andere luchtvaartuigcategorieën, ten minste 150 uur vlieg instructie heeft volbracht in de toepasselijke luchtvaartuigcategorie.

FCL.910.LAFI LAFI – Beperkte bevoegdheden

- (a) De bevoegdheden van een LAFI worden beperkt tot het niet optreden als instructeur tijdens eerste solovluchten en eerste solonavigatievluchten en tot het enkel geven van vlieg instructie voor de afgifte van een LAPL onder het toezicht van een LAFI of FI voor dezelfde luchtvaartuigcategorie die voor dit doel wordt aangeduid door de ATO.
- (b) De beperkingen in (a) worden verwijderd van het LAFI-certificaat als de LAFI:
 - (1) in het geval van een LAFI voor vleugelvliegtuigen, ten minste 50 uur vlieg instructie heeft volbracht in een éénmotorig zuigervliegtuig of TMG en toezicht heeft gehouden over ten minste 25 solovluchten van leerling-vliegers;
 - (2) in het geval van een LAFI voor helikopters, ten minste 50 uur vlieg instructie heeft volbracht in helikopters en toezicht heeft gehouden over ten minste 25 solovluchten van leerling-vliegers;
 - (3) in het geval van een LAFI voor zweefvliegtuigen, ten minste 15 uur of 50 lanceringen als vlieg instructie heeft volbracht over alle thema's van de syllabus vlieg training voor de afgifte van de LAPL voor zweefvliegtuigen;
 - (4) in het geval van een LAFI voor luchtballonnen, ten minste 15 uur of 50 starts als vlieg instructie heeft volbracht over alle thema's van de syllabus vlieg training voor de afgifte van de LAPL voor luchtballonnen.

FCL.915.LAFI LAFI – Toelatingseisen

Een kandidaat voor een LAFI-certificaat moet:

- (a) in het geval van een LAFI voor vleugelvliegtuigen:
 - (1) ten minste 20 uur aan overlandvluchten hebben voltooid op éénmotorige zuigervliegtuigen of TMG's als PIC;
 - (2) ten minste 200 uur vliegtijd hebben afgerond, waaronder 150 uur als PIC op vleugelvliegtuigen of TMG's;
 - (3) ten minste 30 uur vliegtijd hebben afgerond als PIC op éénmotorige zuigervliegtuigen indien de kandidaat vlieg instructie wil geven op éénmotorige zuigervliegtuigen;

- (4) ten minste 30 uur vliegtijd hebben afgerond als PIC op een TMG indien de kandidaat vlieg instructie wil geven op TMG's.
- (b) in het geval van een LAFI voor helikopters:
 - (1) ten minste 10 uur instructie over instrumentvliegen hebben ontvangen op een éénmotorige zuigerhelikopter, waarvan niet meer dan 5 uur simulatortijd in een FSTD;
 - (2) ten minste 20 uur aan overlandvluchten hebben voltooid in helikopters als PIC;
 - (3) ten minste 250 vlieguren hebben voltooid in helikopters waarvan 200 uur als PIC;
 - (4) ten minste 15 vlieguren hebben voltooid in het helikoptertype waarmee de vlieg instructie zal worden gegeven;
- (c) in het geval van een LAFI voor zweefvliegtuigen, ten minste 100 uur vliegtijd hebben volbracht als PIC en 200 lanceringen als PIC op zweefvliegtuigen en gemotoriseerde zweefvliegtuigen, uitgezonderd TMG's. Bovendien, indien de kandidaat vlieg instructie wil geven op TMG's, moet hij/zij ten minste 30 uur vliegtijd volbrengen als PIC op TMG's, en een extra beoordeling ondergaan van zijn/haar vakbekwaamheid in overeenstemming met FCL.935 in een TMG met een LAFI die gekwalificeerd is in overeenstemming met FCL.905.LAFI(e);
- (d) in het geval van een LAFI voor luchtballonnen, ten minste 75 uur aan ballonvluchten hebben voltooid als PIC, waarvan ten minste 15 uur in de klasse waarmee de vlieg instructie zal worden gegeven.

FCL.930.LAFI LAFI – Trainingscursus

- (a) Kandidaten voor een LAFI-certificaat moeten slagen voor een toelatingsvliegtest om hun bekwaamheid te beoordelen voor het uitvoeren van de trainingscursus.
De toelatingsvliegtest moet worden uitgevoerd met een LAFI die is gekwalificeerd in overeenstemming met FCL.905.LAFI (e) of een FI die is gekwalificeerd in overeenstemming met FCL.905.FI (i) in de toepasselijke luchtvaartuigcategorie.
- (b) De trainingscursus voor de LAFI moet ten minste het volgende bevatten:
 - (1) voor de LAFI voor vleugelvliegtuigen, TMG's of helikopters:
 - (i) 25 uur instructietechniek;
 - (ii) 50 uur theorieonderwijs, met inbegrip van voortgangstests;
 - (iii) (A) voor de LAFI voor vleugelvliegtuigen of TMG's: ten minste 12 uur dubbelbesturingsonderricht, met inbegrip van 1 uur vlieg instructie waarbij men zich enkel baseert op instrumenten. Van die 12 uur, mag 1 uur worden uitgevoerd in een FSTD;
 - (B) voor de LAFI voor helikopters: ten minste 25 uur dubbelbesturingsonderricht, waarvan 5 uur mag worden uitgevoerd in een FSTD.
 - (iv) Bestuurders die houder zijn van een certificaat voor LAFI(A) of (H) of een FI(A), (H) of (As) krijgen 30 uur vrijstelling ten behoeve van de 50 uur onder (b)(1)(ii).

- (v) Bestuurders die houder zijn van een certificaat voor LAFI(S) of (B) of een FI(S) of (B) krijgen 18 uur vrijstelling ten behoeve van de 50 uur onder (b)(1)(ii).
 - (vi) Bestuurders die houder zijn van een certificaat voor LAFI of FI voor zweefvliegtuig met uitbreiding naar TMG krijgen 6 uur vrijstelling ten behoeve van de eis onder (b)(1)(iii)(A);
- (2) voor de LAFI voor zweefvliegtuigen of luchtballonnen:
- (i) 25 uur instructietechniek;
 - (ii) 30 uur theorieonderwijs, met inbegrip van voortgangstests;
 - (iii) (A) voor de LAFI voor zweefvliegtuigen, ten minste 6 uur dubbelbesturingsonderricht of ten minste 20 starts;
 - (B) voor de LAFI voor zweefvliegtuigen die training geeft op TMG's: ten minste 6 uur dubbelbesturingsonderricht op TMG's;
 - (C) voor de LAFI voor luchtballonnen: 3 uur dubbelbesturingsonderricht met inbegrip van ten minste 3 starts;
 - (D) bestuurders die houder zijn van een certificaat voor LAFI of FI voor eender welke luchtvaartuigcategorie krijgen 18 uur vrijstelling ten behoeve van de eis onder (b)(2)(ii).
- (c) Bestuurders die houder zijn geweest van een FI-certificaat in dezelfde luchtvaartuigcategorie krijgen volledige vrijstelling ten behoeve van de eisen onder (a) en (b) hierboven.

FCL.940.LAFI LAFI – Verlenging en hernieuwde afgifte

- (a) Voor een verlenging van een LAFI-certificaat moet de houder voldoen aan 2 van de volgende 3 eisen:
- (1) het voltooien van ten minste:
 - (i) in het geval van een LAFI voor vleugelvliegtuigen of helikopters: 45 uur of 120 starts als vlieg instructie in de betreffende luchtvaartuigcategorie als LAFI, FI, TRI, CRI, IRI, MI of als examiner tijdens de geldigheidsperiode van het certificaat;
 - (ii) in het geval van een LAFI voor zweefvliegtuigen: 30 uur of 60 starts als vlieg instructie in zweefvliegtuigen, gemotoriseerde zweefvliegtuigen of TMG's als LAFI, FI of als examiner tijdens de geldigheidsperiode van het certificaat;
 - (iii) in het geval van een LAFI voor luchtballonnen: 6 uur vlieg instructie in luchtballonnen als LAFI, FI of als examiner tijdens de geldigheidsperiode van het certificaat;
 - (2) het deelnemen aan een herhalingsseminar voor instructeurs binnen de geldigheidsperiode van het certificaat;
 - (3) het slagen voor een beoordeling van de vakbekwaamheid in overeenstemming met FCL.935 binnen de 12 maanden voorafgaand aan de vervaldatum van het LAFI-certificaat.

- (b) Hernieuwde afgifte. Indien het LAFI-certificaat is verlopen, moet de kandidaat, binnen de 12 maanden vóór de hernieuwde afgifte:
- (1) deelnemen aan een herhalingsseminar voor instructeurs;
 - (2) slagen voor een beoordeling van vakbekwaamheid in overeenstemming met FCL.935.

AFDELING 3

Specifieke eisen voor de vlieginstructeur – FI

FCL.905.FI FI – Bevoegdheden en voorwaarden

De bevoegdheden van een FI zijn op te treden als vlieginstructeur voor de afgifte, verlenging of hernieuwde afgifte van:

- (a) een PPL, SPL, BPL en LAPL in de desbetreffende luchtvaartuigcategorie;
- (b) klasse- en typebevoegdverklaringen voor éénvlieger-gecertificeerde éénmotorige luchtvaartuigen, uitgezonderd éénvlieger-gecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen; klasse- en groepsuitbreidingen voor luchtballonnen en klasseuitbreidingen voor zweefvliegtuigen;
- (c) typebevoegdverklaringen voor éénvlieger- of meervlieger-gecertificeerde luchtschepen;
- (d) een CPL in de betreffende luchtvaartuigcategorie, op voorwaarde dat de FI ten minste 500 vlieguren heeft volbracht als bestuurder in die luchtvaartuigcategorie, waarvan ten minste 200 uur vlieginstructie;
- (e) bevoegdverklaring voor nachtvliegen op voorwaarde dat de FI:
 - (1) gekwalificeerd is om 's nachts te vliegen in de betreffende luchtvaartuigcategorie;
 - (2) de bekwaamheid tot het geven van nachtvlieginstructie heeft aangetoond ten overstaan van een FI die is gekwalificeerd conform (i) hieronder; en
 - (3) voldoet aan de ervaringseisen voor nachtvliegen van FCL.060(b)(2).
- (f) een bevoegdverklaring voor slepen of kunstvliegen, op voorwaarde dat de FI houder is van dergelijke bevoegdheden en hij/zij de bekwaamheid tot het geven van instructie voor die bevoegdverklaring heeft aangetoond ten overstaan van een FI die is gekwalificeerd conform (i) hieronder;
- (g) een IR in de betreffende luchtvaartuigcategorie, op voorwaarde dat de FI:
 - (1) ten minste 200 vlieguren heeft volbracht onder IFR, waaronder ten hoogste 50 uur simulatortijd in een FFS, een FTD 2/3 of FNPT II mag zijn;
 - (2) als leerling-vlieger de IRI-trainingscursus heeft voltooid en is geslaagd voor de vaardigheidstest voor het IRI-certificaat; en
 - (3) daarnaast:
 - (i) heeft voldaan aan de eisen voor afgifte van een CRI-certificaat in het geval van meermotorige vleugelvliegtuigen;
 - (ii) heeft voldaan aan de eisen voor afgifte van een TRI-certificaat in het geval van meermotorige helikopters.

- (h) klasse- of typebevoegdverklaringen voor éénvlieger-gecertificeerde meermotorige luchtvaartuigen, behalve voor éénvlieger-gecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen, op voorwaarde dat de FI voldoet aan:
- (1) in het geval van vleugelvliegtuigen: de toelatingseisen voor de CRI-trainingscursus zoals bepaald in FCL.915.CRI (a) en de eisen onder FCL.930.CRI en FCL.935;
 - (2) in het geval van helikopters: de eisen vastgelegd onder FCL.910.TRI (c)(1) en de toelatingseisen voor de TRI(H)-trainingscursus zoals bepaald in FCL.915.TRI (b)(2);
 - (i) een certificaat van FI, IRI, CRI, STI, MI of LAFI op voorwaarde dat de FI:
 - (1) ten minste het volgende heeft voltooid:
 - (i) in het geval van een FI(S): ten minste 50 uur of 150 lanceringen als vlieg instructie in zweefvliegtuigen;
 - (ii) in het geval van een FI(B): ten minste 50 uur of 50 starts als vlieg instructie in luchtballonnen;
 - (iii) in het geval van een FI(A) of FI(H) die instructie geeft voor de LAFI(A) of (H): 150 uur vlieg instructie in de betreffende luchtvaartuigcategorie;
 - (iv) in alle andere gevallen: 500 uur vlieg instructie in de betreffende luchtvaartuigcategorie;
 - (2) is geslaagd voor een beoordeling van vakbekwaamheid in overeenstemming met FCL.935 in de betreffende luchtvaartuigcategorie om ten aanzien van een examiner vlieg instructeur (FIE) de bekwaamheid aan te tonen om instructie te geven voor het FI-certificaat;
 - (j) een MPL, op voorwaarde dat de FI:
 - (1) voor de essentiële vliegfase van de training ten minste 500 vliegen heeft voltooid als bestuurder van vleugelvliegtuigen, waarvan ten minste 200 uur vlieg instructie;
 - (2) voor de elementaire fase van de training:
 - (i) houder is van een IR voor meermotorige vleugelvliegtuigen en de bevoegdheid om instructie te geven voor een IR; en
 - (ii) ten minste 1500 vliegen ervaring heeft in meervliegeroperaties.
 - (3) in het geval van een FI die reeds is gekwalificeerd om instructie te geven in geïntegreerde cursussen voor ATP(A) of CPL(A)/IR, mag de eis onder (2)(ii) worden vervangen door het voltooien van een gestructureerde trainingcursus, bestaande uit:
 - (i) MCC-kwalificatie;
 - (ii) het observeren van 5 vlieg instructiesessies in fase 3 van een MPL-opleiding;
 - (iii) het observeren van 5 vlieg instructiesessies in fase 4 van een MPL-opleiding;

- (iv) het observeren van 5 periodieke LOFT-sessies van een operator;
- (v) de inhoud van de MCCI-instructeursopleiding.

In dit geval zal de FI de eerste 5 instructeursessies uitvoeren onder toezicht van een TRI(A), MCCI(A) of SFI(A) die bevoegd is voor MPL-vlieginstructie.

FCL.910.FI FI – Beperkte bevoegdheden

- (a) De bevoegdheden van een FI worden beperkt tot het uitvoeren van vlieginstructie onder toezicht van een FI voor dezelfde luchtvaartuigcategorie aangeduid voor dit doel door de ATO, in de volgende gevallen:
 - (1) afgifte van de PPL, SPL, BPL en LAPL;
 - (2) bij alle geïntegreerde cursussen op PPL-niveau, in het geval van vleugelvliegtuigen en helikopters;
 - (3) voor klasse- en typebevoegdverklaringen voor éénvlieger-gecertificeerde éénmotorige luchtvaartuigen, klasse- en groepsuitbreidingen in het geval van luchtballonnen en klasseuitbreidingen in het geval van zweefvliegtuigen;
 - (4) voor bevoegdverklaringen voor nachtvliegen, slepen of kunstvliegen.
- (b) Tijdens het uitvoeren van training onder toezicht, in overeenstemming met (a), heeft de FI niet de bevoegdheid om leerling-vliegers de toelating te geven om eerste solovluchten en eerste solo-overlandvluchten uit te voeren.
- (c) De beperkingen in (a) en (b) worden verwijderd van het FI-certificaat wanneer de FI ten minste het onderstaande heeft voltooid:
 - (1) voor de FI(A): 100 uur vlieginstructie in vleugelvliegtuigen of TMG's en toezicht hebben gehouden op ten minste 25 solovluchten van leerling-vliegers;
 - (2) voor de FI(H): 100 uur vlieginstructie in helikopters en toezicht hebben gehouden op ten minste 25 solovliegoefeningen van leerling-vliegers;
 - (3) voor de FI(As), FI(S) en FI(B): 15 uur of 50 starts als vlieginstructie over de volledige trainingssyllabus voor de afgifte van een PPL(As), SPL of BPL in de betreffende luchtvaartuigcategorie.

FCL.915.FI FI – Toelatingseisen

Een kandidaat voor een FI-certificaat moet:

- (a) in het geval van de FI(A) en FI(H):
 - (1) ten minste 10 uur instructie over instrumentvliegen hebben ontvangen over de betreffende luchtvaartuigcategorie, waarvan niet meer dan 5 uur simulatortijd in een FSTD;
 - (2) 20 uur VFR-overlandvluchten hebben voltooid met de betreffende luchtvaartuigcategorie als PIC; en
- (b) daarnaast voor de FI(A):
 - (1) houder zijn van ten minste een CPL(A); of
 - (2) houder zijn van ten minste een PPL(A) en:
 - (i) hebben voldaan aan de eisen voor CPL-theoriekennis; en

- (ii) ten minste 200 vlieguren hebben voltooid met vleugelvliegtuigen of TMG's waarvan 150 uur als PIC;
- (3) ten minste 30 vlieguren hebben voltooid op éénmotorige zuigervliegtuigen waarvan ten minste 5 uur werden volbracht gedurende de 6 maanden voorafgaand aan de toelatingsvliegtest vastgelegd in FCL.930.FI(a);
- (4) een VFR-overlandvlucht hebben volbracht als PIC, waaronder een vlucht van ten minste 540 km (300 NM) gedurende welke op 2 verschillende luchtvaartterreinen wordt geland tot volledig stilstand;
- (c) daarnaast, voor de FI(H): 250 uur totale vliegtijd hebben afgelegd als bestuurder van helikopters waarvan:
 - (1) ten minste 100 uur als PIC indien de kandidaat houder is van ten minste een CPL(H); of
 - (2) ten minste 200 uur als PIC, indien de kandidaat houder is van ten minste een PPL(H) en heeft voldaan aan de eisen voor CPL-theoriekennis;
- (d) voor een FI(As): 500 vlieguren hebben volbracht op luchtschepen als PIC, waarvan 400 uur als PIC die houder is van een CPL(As);
- (e) voor een FI(S): 100 vlieguren en 200 lanceringen hebben volbracht als PIC op zweefvliegtuigen. Bovendien, indien de kandidaat vlieg instructie wil geven op TMG's, moet hij/zij ten minste 30 uur vliegtijd hebben volbracht als PIC op TMG's, en een extra beoordeling hebben ondergaan van zijn/haar vakbekwaamheid in een TMG in overeenstemming met FCL.935 met een FI die gekwalificeerd is in overeenstemming met FCL.905.FI(j);
- (d) voor een FI(B): ten minste 75 uur aan ballonvluchten hebben voltooid als PIC, waarvan ten minste 15 uur in de klasse waarmee de vlieg instructie zal worden gegeven.

FCL.930.FI FI – Trainingscursus

- (a) Kandidaten voor het FI-certificaat moeten geslaagd zijn voor een specifieke toelatingsvliegtest, afgenomen door een conform FCL.905.FI (i) gekwalificeerde FI, tijdens de 6 maanden voorafgaand aan de aanvang van de opleiding, om te beoordelen of de kandidaat geschikt is om de opleiding te volgen. Deze toelatingsvliegtest is gebaseerd op de bekwaamheidsproef voor klasse- en typebevoegdverklaringen zoals beschreven in bijlage 9 van onderhavig Deel.
- (b) De FI-trainingscursus moet het volgende omvatten:
 - (1) 25 uur instructietechniek;
 - (2) (i) in het geval van een FI (A), (H) en (As): ten minste 100 uur theorieonderwijs, met inbegrip van voortgangstests;
 - (ii) in het geval van een FI (B) of (S): ten minste 30 uur theorieonderwijs, met inbegrip van voortgangstests;
 - (3) (i) in het geval van een FI (A) en (H): ten minste 30 uur vlieg instructie, waarvan 25 uur dubbelbesturingsonderricht, waarvan 5 uur mag worden uitgevoerd in een FFS, een FNPT I of II of een FTD 2/3;

- (ii) in het geval van een FI(As): ten minste 20 uur vlieginstructie, waarvan 15 uur dubbelbesturingsonderricht;
 - (iii) in het geval van een FI(S): ten minste 6 uur of 20 starts als vlieginstructie;
 - (iv) in het geval van een FI(S) die training geeft in TMG's: ten minste 6 uur dubbelbesturingsonderricht op TMG's;
 - (v) in het geval van een FI(B): ten minste 3 uur waaronder 3 starts als vlieginstructie.
- (c) Bestuurders van luchtvaartuigen die houder zijn of zijn geweest van een certificaat van LAFI (B) of (S) krijgen volledige vrijstelling ten behoeve van de eisen onder (a) en (b) voor het FI-certificaat in dezelfde luchtvaartuigcategorie.
 - (d) Bestuurders van luchtvaartuigen die houder zijn of zijn geweest van een certificaat van LAFI (A) of (H) krijgen 50 uur vrijstelling ten behoeve van de eisen onder (b)(2)(i) en 12 uur ten behoeve van de eis onder (b)(3)(i) voor het FI-certificaat in dezelfde luchtvaartuigcategorie.
 - (e) Wanneer een aanvraag wordt ingediend voor een FI-certificaat in een andere luchtvaartuigcategorie, krijgen bestuurders die houder zijn of zijn geweest:
 - (1) van een FI(A), (H) of (As) 55 uur vrijstelling ten behoeve van de eis onder (b)(2)(i) of 18 uur ten behoeve van de eisen onder (b)(2)(ii);
 - (2) van een LAFI (A) of (H) 40 uur vrijstelling ten behoeve van de eis onder (b)(2)(i) of 18 uur ten behoeve van de eisen onder (b)(2)(ii);
 - (3) van een LAFI (B) of (S) of een FI(B) of (S) 18 uur vrijstelling ten behoeve van de eisen onder (b)(2).

FCL.940.FI FI – Verlenging en hernieuwde afgifte

- (a) Voor een verlenging van een FI-certificaat moet de houder voldoen aan 2 van de volgende 3 eisen:
 - (1) het voltooien van:
 - (i) in het geval van een FI(A) en (H): ten minste 50 uur vlieginstructie in de betreffende luchtvaartuigcategorie tijdens de geldigheidsperiode van het certificaat voor LAFI, FI, TRI, CRI, IRI, MI of examiner. Als de bevoegdheden om instructie te geven voor de IR moeten worden verlengd, moeten 10 van deze uren vlieginstructie zijn voor en IR en volbracht zijn in de 12 maanden voorafgaand aan de vervaldatum van het FI-certificaat;
 - (ii) in het geval van een FI(As): ten minste 20 uur vlieginstructie in luchtschepen als FI, IRI of als examiner tijdens de geldigheidsperiode van het certificaat. Als de bevoegdheden om instructie te geven voor de IR moeten worden verlengd, moeten 10 van deze uren vlieginstructie zijn voor en IR en volbracht zijn in de 12 maanden voorafgaand aan de vervaldatum van het FI-certificaat;
 - (iii) in het geval van een FI(S): ten minste 30 uur of 60 starts als vlieginstructie in zweefvliegtuigen, gemotoriseerde zweefvliegtuigen of

TMG's als LAFI, FI of als examiner tijdens de geldigheidsperiode van het certificaat;

- (iv) in het geval van een FI(B): ten minste 6 uur vlieg instructie in luchtballonnen als LAFI, FI of als examiner tijdens de geldigheidsperiode van het certificaat;
 - (2) het deelnemen aan een herhalingsseminar voor instructeurs binnen de geldigheidsperiode van het FI-certificaat;
 - (3) het slagen voor een beoordeling van vakbekwaamheid in overeenstemming met FCL.935 binnen de 12 maanden voorafgaand aan de vervaldatum van het FI-certificaat.
- (b) Voor ten minste om de andere verlenging die daarop volgt in het geval van een FI(A) of FI(H), of elke derde verlenging in het geval van een FI(As), (S) en (B) moet de houder slagen voor een beoordeling van vakbekwaamheid conform FCL.935.
- (c) *Hernieuwde afgifte.* Indien het FI-certificaat is verlopen, moet de kandidaat, binnen de 12 maanden vóór de hernieuwde afgifte:
- (1) deelnemen aan een herhalingsseminar voor instructeurs;
 - (2) slagen voor een beoordeling van vakbekwaamheid in overeenstemming met FCL.935.

AFDELING 4

Specifieke eisen voor de instructeur voor een typebevoegdverklaring – TRI

FCL.905.TRI TRI – Bevoegdheden en voorwaarden

De bevoegdheden van een TRI zijn het geven van instructie voor:

- (a) de verlenging en hernieuwde afgifte van IR's, op voorwaarde dat de TRI houder is van een geldige IR;
- (b) de afgifte van een TRI- of SFI-certificaat, op voorwaarde dat de houder 3 jaar ervaring heeft als TRI; en
- (c) in het geval van een TRI voor éénvlieger-gecertificeerde vleugelvliegtuigen:
 - (1) de afgifte, verlenging en hernieuwde afgifte van typebevoegdverklaringen voor éénvlieger-gecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen indien de kandidaat bevoegdheden wil verkrijgen om op te treden tijdens éénvliegeroperaties.

De bevoegdheden van de TRI(SPA) kunnen worden uitgebreid naar vlieg instructie voor éénvlieger-gecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen tijdens meervliegeroperaties, op voorwaarde dat de TRI:

- (i) houder is van een MCCI-certificaat; of
 - (ii) houder is of is geweest van een TRI-certificaat voor meervlieger-gecertificeerde vleugelvliegtuigen.
- (2) de MPL-cursus over de elementaire fase, op voorwaarde dat hij/zij de bevoegdheden laat uitbreiden naar meervliegeroperaties en houder is of is geweest van een certificaat FI(A) of IRI(A).

- (d) in het geval van een TRI voor meervlieger-gecertificeerde vleugelvliegtuigen:
 - (1) de afgifte, verlenging en hernieuwde afgifte van typebevoegdverklaringen voor:
 - (i) meervlieger-gecertificeerde vleugelvliegtuigen;
 - (ii) éénvlieger-gecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen, wanneer de kandidaat bevoegdheden wil verwerven voor meervliegeroperaties;
 - (2) MCC-opleiding;
 - (3) de MPL-cursus voor de elementaire fase, voortgezette fase en fase voor vergevorderden, op voorwaarde dat voor de elementaire fase hij/zij houder is of is geweest van een certificaat FI(A) of IRI(A);
- (e) in het geval van een TRI voor helikopters:
 - (1) de afgifte, verlenging en hernieuwde afgifte van typebevoegdverklaringen voor helikopters;
 - (2) MCC-opleiding, op voorwaarde dat hij/zij houder is van een typebevoegdverklaring voor meervlieger-gecertificeerde helikopters;
 - (3) de uitbreiding van de éénmotorige IR(H) naar meermotorige IR(H).
- (f) in het geval van een TRI voor powered-lift luchtvaartuigen:
 - (1) de afgifte, verlenging en hernieuwde afgifte van typebevoegdverklaringen voor powered-lift luchtvaartuigen;
 - (2) MCC-opleiding.

FCL.910.TRI TRI – Beperkte bevoegdheden

- (a) *Algemeen.* Als de TRI-training enkel wordt uitgevoerd in een FFS, worden de bevoegdheden van de TRI beperkt tot training in de FFS.
 In dit geval mag de TRI lijnvliegen uitvoeren onder toezicht, op voorwaarde dat de TRI-trainingscursus extra training hiervoor bevatte.
- (b) *TRI voor vleugelvliegtuigen en voor powered-lift luchtvaartuigen – TRI(A) en TRI(PL).* De bevoegdheden van een TRI zijn beperkt tot het type vleugelvliegtuig of powered-lift luchtvaartuig waarmee de training en de beoordeling van de vakbekwaamheid werden uitgevoerd. De bevoegdheden van de TRI worden uitgebreid naar andere types wanneer de TRI:
 - (1) binnen de 12 maanden voorafgaand aan de aanvraag ten minste 15 routesectoren heeft volbracht, met inbegrip van starts en landingen met het betreffende luchtvaartuigtype, waarvan 7 sectoren in een FFS mogen worden uitgevoerd;
 - (2) de onderdelen technische opleiding en vlieg instructie heeft voltooid van de relevante TRI-opleiding;
 - (3) geslaagd is voor de betreffende secties van de beoordeling van vakbekwaamheid in overeenstemming met FCL.935 om ten aanzien van een FIE of een TRE gekwalificeerd in overeenstemming met subdeel K aan te tonen dat hij/zij bekwaam is om een bestuurder op te leiden tot het vereiste

niveau voor de afgifte van een typebevoegdverklaring, met inbegrip van instructie voor en na de vlucht, alsmede in theorieonderwijs.

- (c) TRI voor helikopters – TRI(H).
- (1) De bevoegdheden van een TRI(H) zijn beperkt tot het type van helikopter waarmee de vaardigheidstest voor de afgifte van het TRI-certificaat werd afgelegd. De bevoegdheden van de TRI worden uitgebreid naar andere types wanneer de TRI:
 - (i) het gepaste technische deel van de TRI-cursus heeft voltooid in het betreffende helikoptertype of in een FSTD die representatief is voor dat type;
 - (ii) ten minste 2 uur vlieg instructie heeft uitgevoerd op het betreffende type, onder toezicht van een adequaat gekwalificeerde TRI(H); en
 - (iii) geslaagd is voor de betreffende secties van de beoordeling van vakbekwaamheid in overeenstemming met FCL.935 om ten aanzien van een FIE of een TRE gekwalificeerd in overeenstemming met subdeel K aan te tonen dat hij/zij bekwaam is om een bestuurder op te leiden tot het vereiste niveau voor de afgifte van een typebevoegdverklaring, met inbegrip van instructie voor en na de vlucht, alsmede in theorieonderwijs.
 - (2) Voordat de bevoegdheden van een TRI(H) worden uitgebreid van éénvlieger naar meervliegerbevoegdheden op hetzelfde type helikopter, moet de houder ten minste 100 uur meervliegeroperaties hebben volbracht op dit type.
- (d) Niettegenstaande de bovenstaande paragrafen, hebben houders van een TRI-certificaat die een typebevoegdverklaring hebben ontvangen in overeenstemming met FCL.725(e) recht op uitbreiding van hun TRI-bevoegdheden naar dat nieuwe type luchtvaartuig.

FCL.915.TRI TRI – Toelatingseisen

Een kandidaat voor een TRI-certificaat moet:

- (a) houder zijn van een bewijs van bevoegdheid als CPL, MPL of ATPL voor de toepasselijke luchtvaartuigcategorie;
- (b) voor een TRI(MPA)-certificaat:
 - (1) 1500 vliegingen hebben voltooid als bestuurder op meervlieger-gecertificeerde vleugelvliegtuigen; en
 - (2) binnen de 12 maanden voorafgaand aan de aanvraag 30 routesectoren hebben volbracht, met inbegrip van starts en landingen als PIC of tweede bestuurder met het betreffende type vleugelvliegtuig, waarvan 15 sectoren in een FFS mogen worden uitgevoerd die representatief is voor dat type;
- (c) voor een TRI(SPA)-certificaat:
 - (1) binnen de 12 maanden voorafgaand aan de aanvraag 30 routesectoren hebben volbracht, met inbegrip van starts en landingen als PIC of tweede bestuurder met het betreffende type vleugelvliegtuig, waarvan 15 sectoren in een FFS mogen worden uitgevoerd die representatief is voor dat type; en

- (2) (i) ten minste 500 vlieguren hebben volbracht als bestuurder van vleugelvliegtuigen, waaronder 30 uur als PIC van het betreffende type van vleugelvliegtuig; of
- (ii) houder zijn of zijn geweest van een FI-certificaat voor meermotorige vleugelvliegtuigen met IR(A)-bevoegdheden;
- (d) voor TRI(H):
 - (1) voor een TRI(H)-certificaat voor éénvlieger-gecertificeerde éénmotorige helikopters, 250 uur als bestuurder van helikopters hebben voltooid;
 - (2) voor een TRI(H)-certificaat voor éénvlieger-gecertificeerde meermotorige helikopters, 500 uur als bestuurder van helikopters hebben voltooid, waaronder 100 uur als PIC op éénvlieger-gecertificeerde meermotorige helikopters;
 - (3) voor een TRI(H)-certificaat voor meervlieger-gecertificeerde helikopters, het voltooien van 1000 vlieguren als bestuurder van helikopters, waaronder:
 - (i) 350 uur vliegervaring als bestuurder in meervlieger-gecertificeerde helikopters; of
 - (ii) voor kandidaten die houder zijn van een TRI(H)-certificaat voor éénvlieger-gecertificeerde meermotorige helikopters: 100 uur als bestuurder van dat type in meervliegeroperaties.
 - (4) Houders van een FI(H)-certificaat worden volledig vrijgesteld ten behoeve van de eisen onder (1) en (2) in de betreffende éénvlieger-gecertificeerde helikopter;
- (e) voor TRI(PL):
 - (1) 1500 vlieguren hebben voltooid als bestuurder op meervlieger-gecertificeerde vleugelvliegtuigen, powered-lift luchtvaartuigen of meervlieger-gecertificeerde helikopters; en
 - (2) binnen de 12 maanden voorafgaand aan de aanvraag 30 routesectoren hebben voltooid, met inbegrip van starts en landingen als PIC of tweede bestuurder met het betreffende type powered-lift luchtvaartuig, waarvan 15 sectoren in een FFS mogen worden uitgevoerd die representatief is voor dat type.

FCL.930.TRI TRI – Trainingscursus

- (a) De TRI-trainingscursus moet ten minste het onderstaande bevatten:
 - (1) 25 uur instructietechniek;
 - (2) 10 uur technische training, met inbegrip van herhaling van technische kennis, het voorbereiden van leerplannen en het ontwikkelen van vaardigheden voor instructie in een klaslokaal/vluchtnabootser;
 - (3) 5 uur vlieg instructie in het toepasselijke luchtvaartuig of een vluchtnabootser die representatief is voor dat luchtvaartuig voor éénvlieger-gecertificeerde luchtvaartuigen en 10 uur voor meervlieger-gecertificeerde luchtvaartuigen of een vluchtnabootser die representatief is voor dat luchtvaartuig.
- (b) Kandidaten die houder zijn of zijn geweest van een certificaat van instructeur, zijn volledig vrijgesteld ten behoeve van de eis onder (a)(1).

- (c) Een kandidaat voor een TRI-certificaat die houder is van een SFI-certificaat voor het betreffende type, wordt volledig vrijgesteld van de eisen van deze paragraaf voor de afgifte van een TRI-certificaat met een beperking tot vlieg instructie in vluchtnabootsers.

FCL.935.TRI TRI – Beoordeling van vakbekwaamheid

Als de TRI-beoordeling van vakbekwaamheid wordt uitgevoerd in een FFS, wordt het TRI-certificaat beperkt tot vlieg instructie in FSS's.

De beperking wordt opgeheven wanneer de TRI is geslaagd voor de beoordeling van vakbekwaamheid in een luchtvaartuig.

FCL.940.TRI TRI – Verlenging en hernieuwde afgifte

- (a) Verlenging. Voor de verlenging van een TRI-certificaat moet de kandidaat, binnen de geldigheidsperiode van het TRI-certificaat, voldoen aan 2 van de volgende 3 eisen:
- (1) 50 uur vlieg instructie voltooien op elk van de luchtvaartuigtypes waarvoor de kandidaat instructiebevoegdheden heeft of in een FSTD die representatief is voor die types, waarvan ten minste 15 uur in de 12 maanden voorafgaand aan de vervaldatum van het TRI-certificaat zijn volbracht.

In het geval van een TRI(A) en TRI(PL) moeten deze uren vlieg instructie worden gevlogen als TRI of examiner voor typebevoegdverklaring (TRE), of SFI of examiner vluchtnabootser (SFE). In het geval van TRI(H) mag tijd die is gevlogen als FI, instructeur instrumentvliegen (IRI), instructeur vluchtnabootser voor éénvlieger-gecertificeerde vliegtuigen (STI) of eender welk type van examiner, meegerekend worden voor deze doelstelling;
 - (2) herhalingstraining volgen voor instructeurs als een TRI aan een ATO;
 - (3) slagen voor de beoordeling van vakbekwaamheid in overeenstemming met FCL.935.
- (b) De houder moet ten minste om de andere verlenging van het TRI-certificaat voldoen aan de eisen onder (a)(3).
- (c) Als een persoon houder is van een TRI-certificaat voor meer dan één type luchtvaartuig binnen dezelfde categorie, leidt de beoordeling van vakbekwaamheid van (a)(3) hierboven, afgelegd op één van die types tot een verlenging van het TRI-certificaat voor de andere types binnen dezelfde luchtvaartuigcategorie.
- (d) *Specifieke eisen voor verlenging van een TRI(H)*. Een TRI(H) die houder is van een FI(H)-certificaat voor het relevante type, krijgt volledige vrijstelling ten behoeve van de eisen onder (a) hierboven. In dat geval zal het TRI(H)-certificaat geldig zijn tot de vervaldatum van het FI(H)-certificaat.
- (e) *Hernieuwde afgifte*. Indien het TRI-certificaat is verlopen, moet de kandidaat, binnen de 12 maanden vóór de hernieuwde afgifte:
- (1) een herhalingstraining voor instructeurs volgen als een TRI aan een ATO, betreffende de relevante elementen van de TRI-trainingscursus; en
 - (2) slagen voor de beoordeling van vakbekwaamheid in overeenstemming met FCL.935 in elk type luchtvaartuig waarvoor hernieuwde afgifte van de bevoegdheden als instructeur wordt aangevraagd.

AFDELING 5

Specifieke eisen voor de instructeur voor een klassebevoegdverklaring – CRI

FCL.905.CRICRI – Bevoegdheden en voorwaarden

- (a) De bevoegdheden van een CRI zijn het geven van instructie voor:
- (1) de afgifte, verlenging en hernieuwde afgifte van klasse- of typebevoegdverklaringen voor niet-complexe éénvlieger-gecertificeerde vleugelvliegtuigen zonder groot prestatievermogen indien de kandidaat bevoegdheden wil verkrijgen om op te treden tijdens éénvliegeroperaties;
 - (2) een bevoegdverklaring voor slepen of kunstvliegen in de toepasselijke categorie vleugelvliegtuigen, op voorwaarde dat de CRI houder is van de betreffende bevoegdverklaring en zijn bekwaamheid heeft aangetoond om instructie te geven voor die bevoegdverklaring aan een FI die gekwalificeerd is in overeenstemming met FCL.905.FI(i).

De bevoegdheden van een CRI zijn beperkt tot de klasse of het type vleugelvliegtuig waarmee de beoordeling van de vakbekwaamheid van de instructeur werd uitgevoerd. De bevoegdheden van de CRI worden uitgebreid naar andere klassen of types wanneer de CRI gedurende de afgelopen 12 maanden het volgende heeft voltooid:

- (1) 15 uur vliegtijd als PIC op vleugelvliegtuigen van de toepasselijke klasse of het toepasselijke type van vleugelvliegtuig;
- (2) één trainingsvlucht vanuit de rechterstoel onder toezicht van een andere CRI of FI die is gekwalificeerd voor die klasse of dat type en die op de andere bestuurdersplaats zit.

FCL.915.CRICRI – Toelatingseisen

Een kandidaat voor een CRI-certificaat moet ten minste het volgende hebben voltooid:

- (a) voor meermotorige vleugelvliegtuigen:
- (1) 500 vlieguren als bestuurder op vleugelvliegtuigen;
 - (2) 30 uur vliegtijd als PIC op de toepasselijke klasse of het toepasselijke type van vleugelvliegtuig;
- (b) voor éénmotorige vleugelvliegtuigen:
- (1) 300 vlieguren als bestuurder op vleugelvliegtuigen;
 - (2) 30 uur vliegtijd als PIC op de toepasselijke klasse of het toepasselijke type van vleugelvliegtuig.

FCL.930.CRICRI – Trainingscursus

- (a) De trainingscursus voor de CRI moet ten minste het volgende bevatten:
- (1) 25 uur instructietechniek;
 - (2) 10 uur technische training, met inbegrip van herhaling van technische kennis, het voorbereiden van leerplannen en het ontwikkelen van vaardigheden voor instructie in een klaslokaal/vluchtnabootser;

- (3) 5 uur vlieg instructie op meermotorige vleugelvliegtuigen, of 3 uur vlieg instructie op éénmotorige vleugelvliegtuigen, gegeven door een FI(A) die is gekwalificeerd conform FCL.905.FI (i).
- (b) Kandidaten die houder zijn of zijn geweest van een certificaat van instructeur, zijn volledig vrijgesteld ten behoeve van de eis onder (a)(1).

FCL.940.CRICRI – Verlenging en hernieuwde afgifte

- (a) Voor verlenging van een CRI-certificaat moet de kandidaat, binnen de 12 maanden voorafgaand aan de vervaldatum van het CRI-certificaat:
 - (1) ten minste 10 uur vlieg instructie geven in de rol van CRI. Als de kandidaat CRI-bevoegdheden heeft op zowel éénmotorige als meermotorige vleugelvliegtuigen, moeten de 10 uur vlieg instructie gelijk verdeeld zijn tussen éénmotorige en meermotorige vleugelvliegtuigen; of
 - (2) herhalingstraining volgen als een CRI aan een ATO; of
 - (3) slagen voor de beoordeling van vakbekwaamheid conform FCL.935 voor meermotorige of éénmotorige vleugelvliegtuigen, naargelang het geval.
- (b) De houder moet ten minste om de andere verlenging van het CRI-certificaat voldoen aan de eisen onder (a)(3).
- (c) *Hernieuwde afgifte.* Indien het CRI-certificaat is verlopen, moet de kandidaat, binnen de 12 maanden vóór de hernieuwde afgifte:
 - (1) herhalingstraining volgen als een CRI aan een ATO;
 - (2) slagen voor de beoordeling van vakbekwaamheid conform FCL.935.

AFDELING 6

Specifieke eisen voor de instructeur instrumentvliegen – IRI

FCL.905.IRI IRI – Bevoegdheden en voorwaarden

- (a) De bevoegdheden van een IRI zijn het geven van instructie voor de afgifte, verlenging en hernieuwde afgifte van een IR voor de desbetreffende luchtvaartuigcategorie.
- (b) *Specifieke eisen voor de MPL-cursus.* Om instructie te geven over de elementaire fase van training in een MPL-cursus, moet de IRI(A):
 - (1) houder zijn van een IR voor meermotorige vleugelvliegtuigen; en
 - (2) ten minste 1500 vlieguren hebben voltooid in meervliegeroperaties.
 - (3) In het geval van een IRI die reeds is gekwalificeerd om instructie te geven voor geïntegreerde cursussen voor ATP(A) of CPL(A)/IR, mag de eis onder (b)(2) worden vervangen door het voltooien van de cursus beschreven in paragraaf FCL.905.FI(j)(3).

FCL.915.IRI IRI – Toelatingseisen

Een kandidaat voor een IRI-certificaat moet:

- (a) voor een IRI(A):
 - (1) ten minste 800 vlieguren hebben volbracht onder IFR, waarvan ten minste 400 uur in vleugelvliegtuigen; en

- (2) in het geval van kandidaten voor een IRI(A) voor meermotorige vleugelvliegtuigen: voldoen aan de eisen van paragraaf FCL.915.CRI (a);
- (b) voor een IRI(H):
 - (1) ten minste 500 vlieguren hebben volbracht onder IFR, waarvan ten minste 250 uur instrumentvliegtijd in helikopters; en
 - (2) in het geval van kandidaten voor een IR(H) voor meervlieger-gecertificeerde helikopters: voldoen aan de eisen onder FCL.905.FI (g)(3)(ii);
- (c) voor een IRI(As): ten minste 300 vlieguren hebben volbracht onder IFR, waarvan ten minste 100 uur instrumentvliegtijd in luchtschepen.

FCL.930.IRI IRI – Trainingscursus

- (a) De trainingscursus voor de IRI moet ten minste het volgende bevatten:
 - (1) 25 uur instructietechniek;
 - (2) 10 uur technische training, met inbegrip van herhaling van theoretische instrumentkennis, het voorbereiden van leerplannen en het ontwikkelen van instructievaardigheden voor klaslokaalonderricht;
 - (3) (i) voor de IRI(A), ten minste 10 uur vlieg instructie in een vleugelvliegtuig, FFS, FTD 2/3 of FPNT II. In het geval van kandidaten die houder zijn van een FI(A)-certificaat worden deze uren teruggebracht tot 5;
 - (ii) voor de IRI(H), ten minste 10 uur vlieg instructie in een helikopter, FFS, FTD 2/3 of FNPT II/III;
 - (iii) voor de IRI(As), ten minste 10 uur vlieg instructie in een luchtschip, FFS, FTD 2/3 of FNPT II.
- (b) Vlieg instructie moet worden gegeven door een FI die is gekwalificeerd conform FCL.905.FI (i).
- (c) Kandidaten die houder zijn of zijn geweest van een certificaat van instructeur, zijn volledig vrijgesteld ten behoeve van de eis onder (a)(1).

FCL.940.IRI IRI – Verlenging en hernieuwde afgifte

Voor verlenging en hernieuwde afgifte van een IRI-certificaat moet de houder voldoen aan de eisen voor verlenging en hernieuwde afgifte van een FI-certificaat conform FCL.940.FI.

AFDELING 7

Specifieke eisen voor de instructeur vluchtnabootser – SFI

FCL.905.SFI SFI – Bevoegdheden en voorwaarden

De bevoegdheden van een SFI zijn het uitvoeren van instructie op een vluchtnabootser binnen de betreffende luchtvaartuigcategorie, voor:

- (a) de afgifte, verlenging en hernieuwde afgifte van een IR, op voorwaarde dat hij/zij houder is of is geweest van een IR in de betreffende luchtvaartuigcategorie en een IRI-trainingscursus heeft voltooid; en
- (b) in het geval van een SFI voor éénvlieger-gecertificeerde vleugelvliegtuigen:
 - (1) de afgifte, verlenging en hernieuwde afgifte van typebevoegdverklaringen voor éénvlieger-gecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen met groot

prestatievermogen indien de kandidaat bevoegdheden wil verkrijgen om op te treden tijdens éénvliegeroperaties.

De bevoegdheden van de SFI(SPA) kunnen worden uitgebreid naar vlieg instructie voor éénvlieger-gecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen tijdens meervliegeroperaties, op voorwaarde dat hij/zij:

- (i) houder is van een MCCI-certificaat; of
 - (ii) houder is of is geweest van een TRI-certificaat voor meervlieger-gecertificeerde vleugelvliegtuigen; en
- (2) op voorwaarde dat de bevoegdheden van de SFI(SPA) werden uitgebreid naar meervliegeroperaties in overeenstemming met (1):
- (i) MCC;
 - (ii) de MPL-cursus inzake de elementaire fase;
- (c) in het geval van een SFI voor meervlieger-gecertificeerde vleugelvliegtuigen:
- (1) de afgifte, verlenging en hernieuwde afgifte van typebevoegdverklaringen voor:
 - (i) meervlieger-gecertificeerde vleugelvliegtuigen;
 - (ii) éénvlieger-gecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen, wanneer de kandidaat bevoegdheden wil verwerven voor meervliegeroperaties;
 - (2) MCC;
 - (3) de MPL-cursus voor de elementaire fase, voortgezette fase en fase voor gevorderden, op voorwaarde dat voor de elementaire fase hij/zij houder is of is geweest van een certificaat FI(A) of IRI(A).
- (d) in het geval van een SFI voor helikopters:
- (1) de afgifte, verlenging en hernieuwde afgifte van typebevoegdverklaringen voor helikopters;
 - (2) MCC-training, wanneer de TRI bevoegd is om instructie te geven voor meervlieger-gecertificeerde helikopters;

FCL.910.SFI SFI – Beperkte bevoegdheden

De bevoegdheden van de SFI worden beperkt tot de FTD 2/3 of FFS van het luchtvaartuigtype waarmee de SFI-trainingscursus werd afgelegd.

De bevoegdheden kunnen worden uitgebreid naar andere FSTD's die representatief zijn voor verdere types van dezelfde luchtvaartuigcategorie wanneer de houder:

- (a) met succes het nabootsergedeelte van de relevante cursus voor typebevoegdverklaring heeft afgerond; en
- (b) tijdens een volledige cursus typebevoegdverklaring ten minste 3 uur vlieg instructie heeft uitgevoerd betrekking hebbend op de werkzaamheden van een SFI op het toepasselijke type onder het toezicht en tot tevredenheid van een TRE die hiervoor is gekwalificeerd.

FCL.915.SFI SFI – Toelatingseisen

Een kandidaat voor een SFI-certificaat moet:

- (a) houder zijn of zijn geweest van een CPL, MPL of ATPL in de betreffende luchtvaartuigcategorie;
- (b) de bekwaamheidsproef hebben afgerond voor de afgifte van de typebevoegdverklaring voor het specifieke luchtvaartuigtype in een FFS die representatief is voor het betreffende type, binnen de 12 maanden voorafgaand aan de aanvraag; en
- (c) daarnaast, voor een SFI(A) voor meervlieger-gecertificeerd vleugelvliegtuig of SFI(PL):
 - (1) ten minste 1500 vliegreuren hebben voltooid als bestuurder op meervlieger-gecertificeerde vleugelvliegtuigen of powered-lift luchtvaartuigen naargelang het geval;
 - (2) als bestuurder of observator binnen de 12 maanden voorafgaand aan de aanvraag, ten minste het volgende hebben voltooid:
 - (i) 3 routesectoren in de cockpit van het betreffende luchtvaartuigtype; of
 - (ii) 2 LOFT-gebaseerde vluchtnabootsessies uitgevoerd door gekwalificeerd vliegpersoneel in de cockpit van het betreffende type. Deze vluchtnabootsessies moeten 2 vluchten bevatten van elk ten minste 2 uur tussen 2 verschillende luchtvaartterreinen, en de bijbehorende planning voor de vlucht en de debriefing;
- (d) daarnaast, voor een SFI(A) voor éénvlieger-gecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen:
 - (1) ten minste 500 vliegreuren hebben voltooid als PIC op éénvlieger-gecertificeerde vleugelvliegtuigen;
 - (2) houder zijn of zijn geweest van een bevoegdverklaring van meermotorige IR(A); en
 - (3) voldoen aan de eisen onder (c)(2);
- (e) daarnaast, voor een SFI(H):
 - (1) als bestuurder of observator ten minste 1 uur vliegtijd hebben voltooid in de cockpit van het van toepassing zijnde type, binnen de 12 maanden voorafgaand aan de aanvraag; en
 - (2) in het geval van meervlieger-gecertificeerde helikopters, ten minste 1000 vliegreuren ervaring hebben als bestuurder van helikopter, waaronder ten minste 350 uur als bestuurder in meervlieger-gecertificeerde helikopters;
 - (3) in het geval van éénvlieger-gecertificeerde meermotorige helikopters, 500 uur als bestuurder van helikopters hebben voltooid, waaronder 100 uur als PIC op éénvlieger-gecertificeerde meermotorige helikopters;
 - (4) in het geval van éénvlieger-gecertificeerde éénmotorige helikopters, 250 uur hebben afgelegd als bestuurder van helikopters.

FCL.930.SFI SFI – Trainingscursus

- (a) De trainingscursus voor de SFI moet het volgende bevatten:
 - (1) de FFS-inhoud van de betreffende cursus typebevoegdverklaring;
 - (2) de inhoud van de TRI-trainingscursus.
- (b) Een kandidaat voor een SFI-certificaat die houder is van een TRI-certificaat voor het betreffende type wordt volledig vrijgesteld van de eisen in deze paragraaf.

FCL.940.SFI SFI – Verlenging en hernieuwde afgifte

- (a) Verlenging. Voor de verlenging van een SFI-certificaat moet de kandidaat, binnen de geldigheidsperiode van het SFI-certificaat, voldoen aan 2 van de volgende 3 eisen:
 - (1) 50 uur als instructeur of examiner volbrengen in FSTD's, waarvan ten minste 15 uur binnen de 12 maanden voorafgaand aan de vervaldatum van het SFI-certificaat;
 - (2) herhalingscursus volgen voor instructeurs als een SFI aan een ATO;
 - (3) slagen voor de van toepassing zijnde secties van de beoordeling van vakbekwaamheid in overeenstemming met FCL.935;
- (b) Daarnaast moet de kandidaat de bekwaamheidsproeven hebben afgelegd voor de afgifte van de typebevoegdverklaring voor het specifieke luchtvaartuig in een FFS die representatief is voor de types waarvoor hij/zij bevoegd is.
- (c) De houder moet ten minste om de andere verlenging van het SFI-certificaat voldoen aan de eisen onder (a)(3).
- (d) *Hernieuwde afgifte.* Indien het SFI-certificaat is verlopen, moet de kandidaat, binnen de 12 maanden voor de aanvraag:
 - (1) de inhoud van de SFI-trainingscursus inzake vluchtnabootsers hebben afgerond;
 - (2) voldoen aan de eisen onder (a)(2), (3) en (c).

AFDELING 8

Specifieke eisen voor de instructeur onderlinge samenwerking van de bemanning – MCCI

FCL.905.MCCI MCCI – Bevoegdheden en voorwaarden

- (a) De bevoegdheden van een MCCI bestaan uit het uitvoeren van vlieg instructie tijdens:
 - (1) het praktijkgedeelte van MCC-opleidingen, indien niet gecombineerd met een opleiding voor een typebevoegdverklaring; en
 - (2) in het geval van de MCCI(A): de elementaire fase van de geïntegreerde MPL-trainingscursus, op voorwaarde dat hij/zij houder is of is geweest van een FI(A)- of IRI(A)-certificaat.

FCL.910.MCCI MCCI – Beperkte bevoegdheden

De bevoegdheden van de houder van een MCCI-certificaat zijn beperkt tot de FNPT II/III MCC, FTD 2/3 of FFS waarmee de MCCI-training werd afgelegd.

De bevoegdheden kunnen worden uitgebreid naar andere FSTD's die representatief zijn voor andere types van luchtvaartuigen wanneer de houder de praktische training heeft voltooid van de MCCI-cursus over dat type van FNPT II/III MCC, FTD 2/3 of FFS.

FCL.915.MCCI MCCI – Toelatingseisen

Een kandidaat voor een MCCI-certificaat moet:

- (a) houder zijn of zijn geweest van een CPL, MPL of ATPL in de betreffende luchtvaartuigcategorie;
- (b) ten minste beschikken over:
 - (1) in het geval van vleugelvliegtuigen, luchtschepen en powered-lift luchtvaartuigen: 1500 uur vliegervaring als bestuurder tijdens meervliegeroperaties;
 - (2) in het geval van helikopters: 1000 uur vliegervaring als bestuurder in meervliegeroperaties, waarvan ten minste 350 uur in meervlieger-gecertificeerde helikopters.

FCL.930.MCCI MCCI – Trainingscursus

- (a) De trainingscursus voor de MCCI moet ten minste het volgende bevatten:
 - (1) 25 uur instructietechniek;
 - (2) technische training met betrekking tot het type van FSTD waarvoor de kandidaat instructie wil geven;
 - (3) 3 uur praktijkinstructie, die mag bestaan uit vlieg-instructie of MCC-instructie met de betreffende FNPT II/III MCC, FTD 2/3 of FFS onder het toezicht van een TRI, SFI of MCCI die daarvoor is aangeduid door de ATO. Deze uren vlieg-instructie onder toezicht moeten de beoordeling bevatten van de vakbekwaamheid van de kandidaat conform FCL.920.
- (b) Kandidaten die houder zijn of zijn geweest van een certificaat FI, TRI, CRI, IRI of SFI, zijn volledig vrijgesteld ten behoeve van de eis onder (a)(1).

FCL.940.MCCI MCCI – Verlenging en hernieuwde afgifte

- (a) Voor de verlenging van een MCCI-certificaat moet de kandidaat hebben voldaan aan de eisen onder FCL.930.MCCI (a)(3) voor het betreffende type van FNPT II/III, FTD 2/3 of FFS, gedurende de laatste 12 maanden van de geldigheidsperiode van het MCCI-certificaat.
- (b) *Hernieuwde afgifte.* Als het MCCI-certificaat is verlopen, moet de kandidaat voldoen aan de eisen onder FCL.930.MCCI (a)(2) en (3) voor het betreffende type FNPT II/III MCC, FTD 2/3 of FFS.

AFDELING 9

Specifieke eisen voor de instructeur vluchtnabootser voor éénvlieger-gecertificeerde vliegtuigen – STI

FCL.905.STI STI – Bevoegdheden en voorwaarden

- (a) De bevoegdheden van een STI zijn het uitvoeren van instructie op een vluchtnabootser binnen de betreffende luchtvaartuigcategorie, voor:
 - (1) de afgifte van een bewijs van bevoegdheid;

- (2) de afgifte, verlenging of hernieuwde afgifte van een IR en een klasse- of typebevoegdverklaring voor éénvlieger-gecertificeerde luchtvaartuigen, behalve voor complexe éénvlieger-gecertificeerde vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen.
- (b) *Extra bevoegdheden voor de STI(A)*. De bevoegdheden van een STI(A) bevatten het uitvoeren van instructie op vluchtnabootsers tijdens de essentiële vliegvaardigheidstraining van de geïntegreerde MPL-trainingscursus.

FCL.910.STI STI – Beperkte bevoegdheden

De bevoegdheden van een STI zijn beperkt tot de FNPT II/III, FTD 2/3 of FFS waarmee de STI-training werd afgelegd.

De bevoegdheden kunnen worden uitgebreid naar andere FSTD's die representatief zijn voor verdere types van luchtvaartuigen wanneer de houder:

- (a) de FFS-inhoud van de TRI-cursus heeft afgerond voor het betreffende type;
- (b) is geslaagd voor de bekwaamheidsproef voor de typebevoegdverklaring voor het specifieke luchtvaartuigtype in een FFS die representatief is voor het betreffende type, binnen de 12 maanden voorafgaand aan de aanvraag;
- (c) tijdens een cursus voor typebevoegdverklaring ten minste één FSTD-sessie heeft afgerond betrekking hebbend op de werkzaamheden van een STI met een minimumduur van 3 uur in het betreffende luchtvaartuigtype, onder toezicht van een examinerator vlieg instructeur (FIE).

FCL.915.STI STI – Toelatingseisen

Een kandidaat voor een STI-certificaat moet:

- (a) binnen de 3 jaar voorafgaand aan de aanvraag houder zijn of zijn geweest van een bewijs van bevoegdheid en instructiebevoegdheden die geschikt zijn voor de cursussen waarvoor de instructie is bedoeld;
- (b) in een FNPT de betreffende bekwaamheidsproef hebben afgelegd voor de klasse- of typebevoegdverklaring binnen een periode van 12 maanden voorafgaand aan de aanvraag.

Een kandidaat voor een STI(A) die enkel instructie wil geven op BITD's moet enkel de oefeningen voltooien die relevant zijn voor een vaardigheidstest voor de afgifte van een PPL(A);

- (c) daarnaast, voor een STI(H), ten minste 1 uur vliegtijd hebben voltooid als een observator in de cockpit van het betreffende type van helikopter, binnen de 12 maanden voorafgaand aan de aanvraag.

FCL.930.STI STI – Trainingscursus

- (a) De trainingscursus van de STI moet ten minste 3 uur vlieg instructie bevatten betrekking hebbend op de werkzaamheden van een STI in een FFS, FTD 2/3 of FNPT II/III, onder toezicht van een FIE. Deze uren vlieg instructie onder toezicht moeten de beoordeling bevatten van de vakbekwaamheid van de kandidaat conform FCL.920.

Kandidaten voor een STI(A) die instructie willen geven op een BITD moeten de vlieg instructie volbrengen op een BITD.

- (b) Voor kandidaten voor een STI(H) moet de cursus ook FFS-inhoud bevatten van de toepasselijke TRI-cursus.

FCL.940.STI Verlenging en hernieuwde afgifte van het STI-certificaat

- (a) Verlenging. Voor verlenging van een STI-certificaat moet de kandidaat, binnen de 12 maanden van de geldigheidsperiode van het STI-certificaat:
- (1) ten minste 3 uur vlieg instructie hebben voltooid in een FFS of FNPT II/III of BITD, als onderdeel van een cursus CPL, IR, PPL of klasse- of typebevoegdverklaring; en
 - (2) geslaagd zijn, in de FFS, FTD 2/3 of FNPT II/III waarmee de vlieg instructie in de regel wordt gegeven, voor de van toepassing zijnde secties van de bekwaamheidsproef conform bijlage 9 van dit Deel voor het betreffende type of de betreffende klasse van luchtvaartuig.

Voor een STI(A) die enkel instructie geeft op BITD's moet de bekwaamheidsproef enkel de oefeningen bevatten die relevant zijn voor een vaardigheidstest voor de afgifte van een PPL(A).

- (b) *Hernieuwde afgifte.* Als het STI-certificaat is verlopen, moet de kandidaat:
- (1) herhalingstraining volgen als een STI aan een ATO;
 - (2) slagen, in de FFS, FTD 2/3 of FNPT II/III waarmee de vlieg instructie in de regel wordt gegeven, voor de van toepassing zijnde secties van de bekwaamheidsproef conform bijlage 9 van dit Deel voor het betreffende type of de betreffende klasse van luchtvaartuig.

Voor een STI(A) die enkel instructie geeft op BITD's moet de bekwaamheidsproef enkel de oefeningen bevatten die relevant zijn voor een vaardigheidstest voor de afgifte van een PPL(A).

- (3) tijdens een volledige cursus voor CPL, IR, PPL of klasse- of typebevoegdverklaring ten minste 3 uur vlieg instructie volbrengen onder het toezicht van een FI, CRI(A), IRI of TRI(H) die voor dit doel is aangeduid door een ATO. Ten minste 1 uur vlieg instructie moet plaatsvinden onder toezicht van een FIE(A).

AFDELING 10

Instructeur bevoegdverklaring voor het vliegen boven bergachtige gebieden – MI

FCL.905.MI MI – Bevoegdheden en voorwaarden

De bevoegdheden van een MI zijn het uitvoeren van vlieg instructie voor de afgifte van een bevoegdverklaring voor het vliegen boven bergachtige gebieden.

FCL.915.MI MI – Toelatingseisen

Een kandidaat voor een MI-certificaat moet:

- (a) houder zijn van een certificaat van LAFI, FI, CRI of TRI met bevoegdheden voor éénvlieger-gecertificeerde vleugelvliegtuigen;
- (b) houder zijn van een bevoegdverklaring voor het vliegen boven bergachtige gebieden.

FCL.930.MI MI – Trainingscursus

- (a) De trainingscursus voor de MI moet de beoordeling bevatten van de vakbekwaamheid van de kandidaat conform FCL.920.
- (b) Vóór deelname aan de cursus moeten kandidaten geslaagd zijn voor een toelatingsvliegtest met een MI die houder is van een FI-certificaat om hun ervaring en bekwaamheid te beoordelen om de trainingscursus te geven.

FCL.940.MI Geldigheid van het MI-certificaat

Het MI-certificaat is zo lang geldig als het certificaat van LAFI, FI, TRI of CRI.

AFDELING 11

Specifieke eisen voor de instructeur vliegproeven – FTI

FCL.905.FTI FTI – Bevoegdheden en voorwaarden

- (a) De bevoegdheden van een instructeur voor vliegproeven (FTI) zijn het instructie geven, binnen de geschikte luchtvaartuigcategorie, voor:
 - (1) de afgifte van bevoegdverklaringen voor vliegproeven van categorie 1 of 2, op voorwaarde dat hij/zij houder is van de betreffende categorie van bevoegdverklaring voor vliegproeven;
 - (2) de afgifte van een FTI-certificaat, binnen de betreffende categorie van bevoegdverklaring voor vliegproeven, op voorwaarde dat de instructeur ten minste 2 jaar ervaring heeft in het geven van instructie voor de afgifte van bevoegdverklaringen voor vliegproeven.
- (b) De bevoegdheden van een FTI die houder is van een bevoegdverklaring voor vliegproeven van categorie 1, omvatten ook het geven van vlieg instructie met betrekking tot bevoegdverklaringen voor vliegproeven van categorie 2.

FCL.915.FTI FTI – Toelatingseisen

Een kandidaat voor een FTI-certificaat moet:

- (a) houder zijn van een bevoegdverklaring voor vliegproeven, afgegeven in overeenstemming met FCL.820;
- (b) ten minste 200 uur aan vliegproeven hebben voltooid in categorie 1 of 2.

FCL.930.FTI FTI – Trainingscursus

- (a) De trainingscursus voor de FTI moet ten minste het volgende bevatten:
 - (1) 25 uur instructietechniek;
 - (2) 10 uur technische training, met inbegrip van herhaling van technische kennis, het voorbereiden van leerplannen en het ontwikkelen van vaardigheden voor instructie in een klaslokaal/vluchtnabootser;
 - (3) 5 uur praktische vlieg instructie onder toezicht van een FTI die is gekwalificeerd conform FCL.905.FTI (b). Deze uren vlieg instructie moeten een beoordeling bevatten van de vakbekwaamheid van de kandidaat zoals beschreven in FCL.920.
- (b) Vrijstellingen
 - (1) Kandidaten die houder zijn of zijn geweest van een certificaat van instructeur, zijn volledig vrijgesteld ten behoeve van de eis onder (a)(1).

- (2) Bovendien worden kandidaten die houder zijn of zijn geweest van een FI- of TRI-certificaat voor de toepasselijke luchtvaartuigcategorie volledig vrijgesteld ten behoeve van de eisen onder (a)(2).

FCL.940.FTI FTI – Verlenging en hernieuwde afgifte

- (a) *Verlenging.* Voor de verlenging van een FTI-certificaat moet de kandidaat, binnen de geldigheidsperiode van het FTI-certificaat, voldoen aan 1 van de volgende eisen:
- (1) het voltooien van ten minste:
- (i) 50 uur vliegproeven, waarvan ten minste 15 uur binnen de 12 maanden voorafgaand aan de vervaldatum van het FTI-certificaat; en
- (ii) 5 uur vlieg instructie voor vliegproeven binnen de 12 maanden voorafgaand aan de vervaldatum van het FTI-certificaat;
- of
- (2) herhalingstraining volgen als een FTI aan een ATO. De herhalingstraining moet gebaseerd zijn op het praktischelement van vlieg instructie van de FTI-trainingscursus, in overeenstemming met FCL.930.FTI (a)(3) en ten minste 1 instructievlucht bevatten onder toezicht van een FTI die is gekwalificeerd conform FCL.905.FTI (b).
- (b) *Hernieuwde afgifte.* Als het FTI-certificaat is verlopen, moet de kandidaat een herhalingstraining volgen als FTI aan een ATO. De herhalingstraining moet ten minste voldoen aan de eisen onder FCL.930.FTI (a)(3).

SUBDEEL K
EXAMINATOREN

AFDELING 1

Gemeenschappelijke eisen

FCL.1000 Examinatorcertificaten

- (a) Algemeen. Houders van een certificaat van examiner moeten:
- (1) houder zijn van een bewijs van bevoegdheid, bevoegdverklaring of certificaat dat gelijkwaardig is aan die waarvoor ze bevoegd zijn om vaardigheidstest, bekwaamheidsproeven of beoordelingen van de vakbekwaamheid af te nemen en waarvoor ze bevoegd zijn om instructie te geven;
 - (2) gekwalificeerd zijn om op te treden als PIC van het luchtvaartuig tijdens een vaardigheidstest, bekwaamheidsproef of beoordeling van vakbekwaamheid indien uitgevoerd op het luchtvaartuig.
- (b) Speciale voorwaarden
- (1) In het geval van de introductie van nieuwe luchtvaartuigen in de lidstaten of de vloot van een operator, wanneer naleving van de eisen dit subdeel onmogelijk is, mag de bevoegde instantie een specifiek certificaat uitreiken dat bevoegdheden geeft voor het uitvoeren van vaardigheidstest en bekwaamheidsproeven. Een dergelijk certificaat is beperkt tot de vaardigheidstests en bekwaamheidsproeven die nodig zijn voor de introductie van het nieuwe type luchtvaartuig en de geldigheidsperiode mag niet langer zijn dan 1 jaar.

Houders van een certificaat dat is afgegeven in overeenstemming met (b)(1) die een aanvraag willen indienen voor een certificaat van examiner, moeten voldoen aan de toelatings- en verlengingseisen vastgelegd voor die categorie van examiner.

FCL.1005 Beperking van bevoegdheden in het geval van gevestigde belangen

Het is examinatoren niet toegestaan om:

- (a) vaardigheidstests of beoordelingen van vakbekwaamheid af te nemen bij kandidaten voor de afgifte van een bewijs van bevoegdheid, bevoegdverklaring of certificaat:
 - (1) wanneer ze aan de kandidaat meer dan 25 % van de vereiste vlieg instructie hebben gegeven voor het bewijs van bevoegdheid, de bevoegdverklaring of het certificaat waarvoor de vaardigheidstest of beoordeling van vakbekwaamheid wordt afgelegd;
 - (2) wanneer ze verantwoordelijk waren voor de aanbeveling voor de vaardigheidstest, in overeenstemming met FCL.030 (b);
- (b) vaardigheidstests, bekwaamheidsproeven of beoordelingen van vakbekwaamheid af te nemen wanneer ze hun objectiviteit niet kunnen garanderen.

FCL.1010 Toelatingseisen voor examinatoren

Een kandidaat voor een certificaat van examiner moet aantonen dat hij/zij:

- (a) beschikt over relevante kennis, achtergrond en gepaste ervaring met betrekking tot de bevoegdheden van een examinator;
- (b) geen sancties hebben gekregen, waaronder de opschorting, beperking of intrekking van één van zijn/haar bewijzen van bevoegdheid, bevoegdverklaringen of certificaten afgegeven in overeenstemming met dit Deel wegens niet-naleving van de basisverordening en de bijbehorende uitvoeringsvoorschriften gedurende de afgelopen 3 jaar.

FCL.1015 Standaardisatie examinatoren

- (a) Kandidaten voor een certificaat van examinator moeten een standaardisatiecursus volgen die wordt gegeven door de bevoegde instantie of door een ATO en is goedgekeurd door de bevoegde instantie.
- (b) De standaardisatiecursus moet bestaan uit theoretische en praktische instructie en moet ten minste het volgende bevatten:
 - (1) het uitvoeren van 2 vaardigheidstest, bekwaamheidsproeven of beoordelingen van vakbekwaamheid voor de bewijzen van bevoegdheid, bevoegdverklaringen of certificaten waarvoor de kandidaat bevoegd wil worden om tests en controles af te nemen;
 - (2) instructie over de toepasselijke eisen in dit Deel en de toepasselijke eisen voor vluchtuitvoeringen, het uitvoeren van vaardigheidstests, bekwaamheidsproeven en beoordelingen van vakbekwaamheid, en hun documentatie en rapportage;
 - (3) een briefing over de nationale administratieve procedures, eisen inzake gegevensbescherming, aansprakelijkheid, ongevallenverzekering en vergoedingen.
- (c) Houders van een certificaat van examinator mogen geen vaardigheidstests, bekwaamheidsproeven of beoordelingen van vakbekwaamheid afnemen van een kandidaat waarvoor de bevoegde instantie verschilt van de bevoegde instantie die het certificaat van examinator heeft uitgereikt, tenzij:
 - (1) ze de bevoegde instantie van de kandidaat op de hoogte hebben gesteld van hun intentie om de vaardigheidstest, bekwaamheidsproef of beoordeling van vakbekwaamheid uit te voeren en van de omvang van hun bevoegdheden als examinatoren;
 - (2) ze een briefing hebben ontvangen van de bevoegde instantie van de kandidaat over de elementen vermeld in (b)(3).

FCL.1020 Beoordeling van vakbekwaamheid van examinatoren

Kandidaten voor een certificaat van examinator moeten hun vakbekwaamheid aantonen ten overstaan van een inspecteur van de bevoegde instantie of een senior examinator die hiertoe speciaal is gemachtigd door de bevoegde instantie die verantwoordelijk is voor het certificaat van examinator door middel van het uitvoeren van een vaardigheidstest, bekwaamheidsproef of beoordeling van vakbekwaamheid in de rol van examinator waarvoor een kandidaat bevoegdheden wil verkrijgen, met inbegrip van het briefen, het uitvoeren van de vaardigheidstest, bekwaamheidsproef of beoordelen van vakbekwaamheid en de beoordeling van de persoon waaraan de test, proef of beoordeling wordt gegeven, de nabeschouwing van de vlucht en het opnemen van documentatie.

FCL.1025 Geldigheid, verlenging en hernieuwde afgifte van certificaten als examinator

- (a) Geldigheid. Een certificaat van examinator is 3 jaar geldig.
- (b) Verlenging. Een certificaat van examinator wordt verlengd wanneer de houder ervan gedurende de geldigheidsperiode van het certificaat:
 - (1) elk jaar ten minste 2 vaardigheidstests, bekwaamheidsproeven of beoordelingen van vakbekwaamheid heeft uitgevoerd;
 - (2) tijdens het laatste jaar van de geldigheidsperiode een herhalingscursus voor examinatoren heeft gevolgd, georganiseerd door de bevoegde instantie of een ATO en erkend door de bevoegde instantie.
 - (3) Eén van de vaardigheidstest of bekwaamheidsproeven die werd uitgevoerd gedurende het laatste jaar van de geldigheidsperiode volgens (1) moet zijn beoordeeld door een inspecteur van de bevoegde instantie of door een senior examinator die hiertoe speciaal is gemachtigd door de bevoegde instantie die verantwoordelijk is voor het certificaat van examinator.
 - (4) Indien de kandidaat voor een verlenging bevoegdheden heeft voor meer dan één categorie examinator, kan een gecombineerde verlenging van alle bevoegdheden als examinator worden verkregen wanneer de kandidaat voldoet aan de eisen onder (b)(1) en (2) en FCL.1020 voor één van de categorieën van examinatorcertificaten, in samenspraak met de bevoegde instantie.
- (c) *Hernieuwde afgifte.* Als het certificaat is verlopen, moeten kandidaten voldoen aan de eisen onder (b)(2) en FCL.1020 voordat ze de uitoefening van de bevoegdheden mogen hervatten.
- (d) Een certificaat van examinator mag enkel worden verlengd of hernieuwd afgegeven als de kandidaat zijn/haart voortdurende naleving heeft aangetoond van de eisen onder FCL.1010 en FCL.1030.

FCL.1030 Uitvoeren van vaardigheidstests, bekwaamheidsproeven en beoordelingen van bekwaamheid

- (a) Tijdens het uitvoeren van vaardigheidstests, bekwaamheidsproeven en beoordelingen van bekwaamheid moet de examinator:
 - (1) ervoor zorgen dat de communicatie met de kandidaat kan verlopen zonder taalbarrières;
 - (2) controleren of de kandidaat voldoet aan alle eisen inzake kwalificatie, training en ervaring conform dit Deel voor de afgifte, verlenging of hernieuwde afgifte van het bewijs van bevoegdheid, de bevoegdverklaring of het certificaat waarvoor de vaardigheidstest, bekwaamheidsproef of beoordeling van vakbekwaamheid wordt afgenomen;
 - (3) de kandidaat bewust maken van de gevolgen van het verstrekken van onvolledige, onnauwkeurige of valse informatie met betrekking tot hun training en vliegervaring.
- (b) Na het voltooien van de vaardigheidstest of bekwaamheidsproef moet de examinator:

- (1) de kandidaat op de hoogte stellen van het resultaat van de test. Indien de kandidaat slechts gedeeltelijk of niet is geslaagd, moet de examiner hem/haar op de hoogte stellen dat hij/zij de bevoegdheden van de bevoegdverklaring niet mag uitoefenen tot hij/zij volledig is geslaagd. De examiner licht mogelijke verdere trainingseisen en het recht van de kandidaat om beroep aan te tekenen nader toe;
- (2) in het geval van het slagen voor een bekwaamheidsproef of beoordeling van vakbekwaamheid voor de verlenging of hernieuwde afgifte: het aantekenen, op het bewijs van bevoegdverklaring of certificaat van de kandidaat, van de nieuwe vervaldatum van de bevoegdverklaring of het certificaat indien de examiner speciaal hiertoe is bevoegd door de bevoegde instantie die verantwoordelijk is voor het bewijs van bevoegdheid van de kandidaat;
- (3) de kandidaat een getekend rapport overhandigen van de vaardigheidstest of bekwaamheidsproef en onverwijld kopieën van het rapport indienen bij de bevoegde instantie die verantwoordelijk is voor het bewijs van bevoegdheid van de kandidaat, en bij de bevoegde instantie die het certificaat van examiner heeft afgegeven. Het rapport moet het volgende bevatten:
 - (i) een verklaring dat de examiner informatie heeft ontvangen van de kandidaat met betrekking tot zijn/haar ervaring en instructie, en dat die ervaring en instructie in overeenstemming is met de toepasselijke eisen van het onderhavige Deel;
 - (ii) bevestiging dat alle vereiste manoeuvres en oefeningen werden volbracht, evenals informatie over de mondelinge theorie-examens indien van toepassing. Indien de kandidaat niet is geslaagd voor een item moet de examiner de redenen voor die beoordeling noteren;
 - (iii) het resultaat van de test, proef of beoordeling van vakbekwaamheid.
- (c) Examinatoren moeten de details van alle vaardigheidstests, bekwaamheidsproeven en beoordelingen van vakbekwaamheid die ze hebben uitgevoerd, met inbegrip van de resultaten, gedurende 5 jaar bewaren.
- (d) Op vraag van de bevoegde instantie die verantwoordelijk is voor het certificaat van examiner of de bevoegde instantie die verantwoordelijk is voor het bewijs van bevoegdheid van de kandidaat, moet de examiner alle gegevens, rapporten en mogelijke andere informatie indienen die is vereist voor supervisie.

AFDELING 2

Specifieke eisen voor de vliegexaminatoren – FE

FCL.1005.FE FE – Bevoegdheden en voorwaarden

- (a) *FE(A)*. Een FE voor vleugelvliegtuigen is bevoegd voor de uitvoering van:
 - (1) vaardigheidstests voor de afgifte van de PPL(A) en vaardigheidstests en bekwaamheidsproeven voor de bijbehorende klasse- en typebevoegdverklaringen voor éénvlieger-gecertificeerde vleugelvliegtuigen, behalve voor éénvlieger-gecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen, op voorwaarde dat de examiner niet minder dan 1000 vlieguren ervaring heeft als bestuurder van vleugelvliegtuigen of TMG's, waarvan ten minste 250 uur vlieg instructie;

- (2) vaardigheidstests voor de afgifte van de CPL(A) en vaardigheidstests en bekwaamheidsproeven voor de bijbehorende klasse- en typebevoegdverklaringen voor éénvliegers, behalve voor éénvlieger-gecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen, op voorwaarde dat de examiner ten minste 2000 vlieguren ervaring heeft als bestuurder op vleugelvliegtuigen of TMG's, waarvan ten minste 250 uur vlieg instructie;
 - (3) vaardigheidstests en bekwaamheidsproeven voor de LAPL(A) op voorwaarde dat de examiner ten minste 500 vlieguren heeft volbracht als bestuurder van vleugelvliegtuigen of TMG's, waarvan ten minste 100 uur vlieg instructie;
 - (4) vaardigheidstests en bekwaamheidsproeven voor een bevoegdverklaring voor het vliegen boven bergachtige gebieden op voorwaarde dat de examiner ten minste 500 vlieguren heeft volbracht als bestuurder van vleugelvliegtuigen of TMG's, waarvan ten minste 500 starts en landingen als vlieg instructie voor de bevoegdverklaring voor het vliegen boven bergachtige gebieden.
- (b) *FE(H)*. Een FE voor helikopters is bevoegd voor de uitvoering van:
- (1) vaardigheidstests voor de afgifte van de PPL(H) en vaardigheidstests en bekwaamheidsproeven voor typebevoegdverklaringen voor éénvlieger-gecertificeerde éénmotorige helikopters genoteerd op een PPL(H), op voorwaarde dat de examiner ten minste 1000 vlieguren heeft volbracht als bestuurder op helikopters, waarvan ten minste 250 uur vlieg instructie;
 - (2) vaardigheidstests voor de afgifte van de CPL(H) en vaardigheidstests en bekwaamheidsproeven voor typebevoegdverklaringen voor éénvlieger-gecertificeerde éénmotorige helikopters genoteerd op een CPL(H), op voorwaarde dat de examiner ten minste 2000 vlieguren heeft volbracht als bestuurder op helikopters, waarvan ten minste 250 uur vlieg instructie;
 - (3) vaardigheidstests en bekwaamheidsproeven voor typebevoegdverklaringen voor éénvlieger-gecertificeerde meermotorige helikopters genoteerd op een PPL(H) of een CPL(H), op voorwaarde dat de examiner heeft voldaan aan de eisen onder (1) of (2), naargelang het geval, en houder is van een CPL(H) of ATPL(H) en, indien van toepassing, een IR(H);
 - (4) vaardigheidstests en bekwaamheidsproeven voor de LAPL(H) op voorwaarde dat de examiner ten minste 500 vlieguren heeft volbracht als bestuurder van helikopters, waarvan ten minste 150 uur vlieg instructie.
- (c) *FE(As)*. Een FE voor luchtschepen is bevoegd om vaardigheidstests af te nemen voor de afgifte van de PPL(As) en CPL(As) en vaardigheidstests en bekwaamheidsproeven voor de bijbehorende typebevoegdverklaringen voor luchtschepen, op voorwaarde dat de examiner 500 vlieguren heeft volbracht als bestuurder op luchtschepen, met inbegrip van 100 uur vlieg instructie.
- (d) *FE(S)*. Een FE voor zweefvliegtuigen is bevoegd voor de uitvoering van:
- (1) vaardigheidstests en bekwaamheidsproeven voor de SPL en de LAPL(S) op voorwaarde dat de examiner 300 vlieguren heeft volbracht als bestuurder van zweefvliegtuigen of gemotoriseerde zweefvliegtuigen, waarvan ten minste 150 uur of 300 lanceringen als vlieg instructie;

- (2) bekwaamheidsproeven voor de uitbreiding van de SPL-bevoegdheden naar commerciële vluchtuitvoeringen op voorwaarde dat de examiner 300 vliegreuren heeft volbracht als bestuurder van zweefvliegtuigen of gemotoriseerde zweefvliegtuigen, waarvan ten minste 90 uur vliegopleiding;
 - (3) vaardigheidstests voor de uitbreiding van de SPL- of LAPL(S)-bevoegdheden naar TMG op voorwaarde dat de examiner 300 vliegreuren heeft volbracht als bestuurder van zweefvliegtuigen of gemotoriseerde zweefvliegtuigen, waarvan ten minste 50 uur vliegopleiding op TMG.
- (e) *FE(B)*. Een FE voor luchtballonnen is bevoegd voor de uitvoering van:
- (1) vaardigheidstests voor de afgifte van de BPL en de LAPL(B) en vaardigheidstests en bekwaamheidsproeven voor de uitbreiding van de bevoegdheden naar andere klassen of groepen van luchtballonnen, op voorwaarde dat de examiner 250 vliegreuren heeft volbracht als bestuurder op luchtballonnen, waarvan ten minste 50 uur vliegopleiding;
 - (2) bekwaamheidsproeven voor de uitbreiding van de BPL-bevoegdheden naar commerciële vluchtuitvoeringen op voorwaarde dat de examiner 300 vliegreuren heeft volbracht als bestuurder van luchtballonnen, waarvan ten minste 50 uur in dezelfde groep luchtballonnen waarvoor de uitbreiding wordt aangevraagd. De 300 vliegreuren moeten 50 uur vliegopleiding bevatten.

FCL.1010.FE FE – Toelatingseisen

Een kandidaat voor een FE-certificaat moet houder zijn van:

- (a) een LAPL- en een LAFI-certificaat in de betreffende luchtvaartcategorie, in het geval van kandidaten die enkel examens willen uitvoeren voor de LAPL;
- (b) in alle andere gevallen, een FI-certificaat in de betreffende luchtvaartcategorie.

AFDELING 3

Specifieke eisen voor de examiner voor een typebevoegdverklaring – TRE

FCL.1005.TRE TRE – Bevoegdheden en voorwaarden

- (a) *TRE(A)* en *TRE(PL)*. Een TRE voor vleugelvliegtuigen of powered-lift luchtvaartuigen is bevoegd voor de uitvoering van:
 - (1) vaardigheidstests voor de eerste afgifte van typebevoegdverklaringen voor vleugelvliegtuigen of powered-lift luchtvaartuigen, naargelang het geval;
 - (2) bekwaamheidsproeven voor de verlenging of hernieuwde afgifte van typebevoegdverklaringen en IR's;
 - (3) vaardigheidstests voor de afgifte van een ATPL(A);
 - (4) vaardigheidstests voor de afgifte van een MPL, op voorwaarde dat de examiner voldoet aan de eisen onder FCL.925;
 - (5) beoordeling van vakbekwaamheid voor de afgifte, verlenging of hernieuwde afgifte van een TRI- of SFI-certificaat in de betreffende luchtvaartcategorie, op voorwaarde dat de examiner ten minste 3 jaar als TRE heeft volbracht.
- (b) *TRE(H)*. De bevoegdheden van een TRE(H) zijn het uitvoeren van:

- (1) vaardigheidstests en bekwaamheidsproeven voor de afgifte, verlenging of hernieuwde afgifte van typebevoegdverklaringen voor helikopters;
- (2) bekwaamheidsproeven voor de verlenging of hernieuwde afgifte van IR's, of voor de uitbreiding van de IR(H) van éénmotorige helikopters naar meermotorige helikopters, op voorwaarde dat de TRE(H) houder is van een geldig IR(H);
- (3) vaardigheidstests voor de afgifte van een ATPL(H);
- (4) beoordeling van vakbekwaamheid voor de afgifte, verlenging of hernieuwde afgifte van een TRI(H)- of SFI(H)-certificaat, op voorwaarde dat de examinerator ten minste 3 jaar als TRE heeft volbracht.

FCL.1010.TRE TRE – Toelatingseisen

- (a) *TRE(A) en TRE(PL)*. Kandidaten voor een TRE-certificaat voor vleugelvliegtuigen en powered-lift luchtvaartuigen moeten:
 - (1) in het geval van meervlieger-gecertificeerde vleugelvliegtuigen of powered-lift luchtvaartuigen 1500 vlieguren hebben volbracht als bestuurder van meervlieger-gecertificeerde vleugelvliegtuigen of powered-lift luchtvaartuigen, naargelang het geval, waarvan ten minste 500 uur als PIC;
 - (2) in het geval van éénvlieger-gecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen, 500 vlieguren hebben volbracht als bestuurder van éénvlieger-gecertificeerde vleugelvliegtuigen, waarvan ten minste 200 uur als PIC;
 - (3) houder zijn van een CPL of ATPL en een TRI-certificaat voor het betreffende type;
 - (4) voor de eerste afgifte van een TRE-certificaat, ten minste 50 uur vlieg instructie hebben voltooid als een TRI, FI of SFI in het betreffende type of een FSTD die representatief is voor dat type.
- (b) *TRE(H)*. Kandidaten voor een TRE(H)-certificaat voor helikopters moeten:
 - (1) houder zijn van een TRI(H)-certificaat of, in het geval van éénvlieger-gecertificeerde éénmotorige helikopters, van een geldig FI(H)-certificaat voor het betreffende type;
 - (2) voor de eerste afgifte van een TRE-certificaat, 50 uur vlieg instructie hebben voltooid als een TRI, FI of SFI in het betreffende type of een FSTD die representatief is voor dat type;
 - (3) in het geval van meervlieger-gecertificeerde helikopters, houder zijn van een CPL(H) of ATPL(H) en 1500 vlieguren hebben volbracht als bestuurder van meervlieger-gecertificeerde helikopters, waarvan ten minste 500 uur als PIC;
 - (4) in het geval van éénvlieger-gecertificeerde meermotorige helikopters:
 - (i) ten minste 1000 vlieguren hebben volbracht als bestuurder van helikopters, waarvan ten minste 500 uur als PIC;
 - (ii) houder zijn van een CPL(H) of ATPL(H) en, indien van toepassing, een geldig IR(H);
 - (5) in het geval van éénvlieger-gecertificeerde éénmotorige helikopters:

- (i) ten minste 750 vlieguren hebben volbracht als bestuurder van helikopters, waarvan ten minste 500 uur als PIC;
 - (ii) houder zijn van een professioneel bewijs van bevoegdheid als bestuurder van helikopters.
- (6) Voordat de bevoegdheden van een TRE(H) worden uitgebreid van éénvlieger-gecertificeerde meermotorige helikopters naar meervlieger-gecertificeerde meermotorige helikopters voor hetzelfde type helikopter, moet de houder ten minste 100 uur meervliegeroperaties hebben volbracht op dit type.
- (7) In het geval van kandidaten voor het eerste TRE-certificaat voor meervlieger-gecertificeerde meermotorige helikopters, mogen de 1500 uur vliegervaring op meervlieger-gecertificeerde helikopters vereist onder (b)(3) worden beschouwd als voldaan als de kandidaat de 500 uur vliegtijd als PIC op een meervlieger-gecertificeerde helikopter van hetzelfde type heeft volbracht.

AFDELING 4

Specifieke eisen voor een examiner voor klasseaantekening – CRE

FCL.1005.CRE CRE – Bevoegdheden

De bevoegdheden van een CRE bestaan uit het uitvoeren, voor éénvlieger-gecertificeerde vleugelvliegtuigen, behalve voor éénvlieger-gecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen, van:

- (a) vaardigheidstests voor de afgifte van klasse- en typebevoegdverklaringen;
- (b) bekwaamheidsproeven voor:
 - (1) verlenging of hernieuwde afgifte van klasse- en typebevoegdverklaringen;
 - (2) verlenging en hernieuwde afgifte van IR's, op voorwaarde dat de CRE voldoet aan de eisen onder FCL.1010.IRE (a).

FCL.1010.CRE CRE – Toelatingseisen

Een kandidaat voor een CRE-certificaat moet:

- (a) houder zijn of zijn geweest van een CPL(A), MPL(A) of ATPL(A) met éénvliegerbevoegdheden en houder zijn van een PPL(A);
- (b) houder zijn van een CRI-certificaat voor de betreffende klasse of het betreffende type;
- (c) 500 vlieguren hebben volbracht als bestuurder van vleugelvliegtuigen.

AFDELING 5

Specifieke eisen voor de examiner instrumentvliegen – IRE

FCL.1005.IRE IRE – Bevoegdheden

De houder van een IRE-certificaat is bevoegd voor het uitvoeren van vaardigheidstests voor de afgifte, en bekwaamheidsproeven voor de verlenging of hernieuwde afgifte, van IR's.

FCL.1010.IRE IRE – Toelatingseisen

- (a) *IRE(A)*. Kandidaten voor een IRE-certificaat voor vleugelvliegtuigen moeten houder zijn van een IRI(A) en het onderstaande hebben voltooid:

- (1) 2000 vlieguren als bestuurder van vleugelvliegtuigen; en
 - (2) 450 vlieguren onder IFR, waarvan 250 uur als instructeur.
- (b) *IRE(H)*. Kandidaten voor een IRE-certificaat voor helikopters moeten houder zijn van een IRI(H) en het onderstaande hebben voltooid:
- (1) 2000 vlieguren als bestuurder van helikopters; en
 - (2) 300 uur instrumentvliegtijd in helikopters, waarvan 200 uur als instructeur.
- (c) *IRE(As)*. Kandidaten voor een IRE-certificaat voor luchtschepen moeten houder zijn van een IRI(As) en het onderstaande hebben voltooid:
- (1) 500 vlieguren als bestuurder van luchtschepen; en
 - (2) 100 uur instrumentvliegtijd in luchtschepen, waarvan 50 uur als instructeur.

AFDELING 6

Specifieke eisen voor de examinator vluchtnabootser – SFE

FCL.1005.SFE SFE – Bevoegdheden en voorwaarden

- (a) *SFE(A)* en *SFE(PL)*. De bevoegdheden van een SFE voor vleugelvliegtuigen of powered-lift luchtvaartuigen zijn het in een FFS afnemen van:
- (1) vaardigheidstests en bekwaamheidsproeven voor de afgifte, verlenging of hernieuwde afgifte van typebevoegdverklaringen voor meervlieger-gecertificeerde vleugelvliegtuigen of powered-lift luchtvaartuigen, naargelang het geval;
 - (2) bekwaamheidsproeven voor de verlenging of hernieuwde afgifte van IR's, op voorwaarde dat de SFE voldoet aan de eisen onder FCL.1010.IRE voor de betreffende luchtvaartuigcategorie;
 - (3) vaardigheidstests voor de afgifte van een ATPL(A);
 - (4) vaardigheidstests voor de afgifte van een MPL, op voorwaarde dat de examinator voldoet aan de eisen onder FCL.925;
 - (5) beoordeling van vakbekwaamheid voor de afgifte, verlenging of hernieuwde afgifte van een SFI-certificaat in de betreffende luchtvaartuigcategorie, op voorwaarde dat de examinator ten minste 3 jaar als SFE heeft volbracht.
- (b) *SFE(H)*. De bevoegdheden van een SFE voor helikopters zijn het in een FFS afnemen van:
- (1) vaardigheidstests en bekwaamheidsproeven voor de afgifte, verlenging en hernieuwde afgifte van typebevoegdverklaringen; en
 - (2) bekwaamheidsproeven voor de verlenging en hernieuwde afgifte van IR's, op voorwaarde dat de SFE voldoet aan de eisen onder FCL.1010.IRE (b);
 - (3) vaardigheidstests voor de afgifte van een ATPL(H);
 - (4) vaardigheidstests en bekwaamheidsproeven voor de afgifte, verlenging of hernieuwde afgifte van een SFI(H)-certificaat, op voorwaarde dat de examinator ten minste 3 jaar als SFE heeft volbracht.

FCL.1010.SFE SFE – Toelatingseisen

- (a) *SFE(A)*. Kandidaten voor een SFE-certificaat voor vleugelvliegtuigen moeten:
- (1) houder zijn van een ATPL(A), een klasse- of typebevoegdverklaring en een SFI(A)-certificaat voor het betreffende type vleugelvliegtuig;
 - (2) ten minste 1500 vlieguren hebben volbracht als bestuurder van meervlieger-gecertificeerde vleugelvliegtuigen;
 - (3) voor de eerste afgifte van een SFE-certificaat, ten minste 50 uur instructie in een vluchtnabootser hebben volbracht als een SFI(A) op het betreffende type.
- (b) *SFE(H)*. Kandidaten voor een SFE-certificaat voor helikopters moeten:
- (1) houder zijn van een ATPL(H), een typebevoegdverklaring en een SFI(H)-certificaat voor het betreffende type helikopter;
 - (2) ten minste 1000 vlieguren hebben volbracht als bestuurder van meervlieger-gecertificeerde helikopters;
 - (3) voor de eerste afgifte van een SFE-certificaat, ten minste 50 uur instructie in een vluchtnabootser hebben volbracht als een SFI(H) op het betreffende type.

AFDELING 7

Specifieke eisen voor de examiner vlieginstru­cteur – FIE

FCL.1005.FIE FIE – Bevoegdheden en voorwaarden

- (a) *FIE(A)*. De bevoegdheden van een FIE voor vleugelvliegtuigen omvatten het afnemen van beoordelingen van vakbekwaamheid voor de afgifte, verlenging of hernieuwde afgifte van certificaten voor LAFI(A), FI(A), CRI(A), IRI(A) en TRI(A) op éé­nvlieger-gecertificeerde vleugelvliegtuigen, op voorwaarde dat de FIE houder is van het betreffende certificaat van instructeur.
- (b) *FIE(H)*. De bevoegdheden van een FIE voor helikopters omvatten het afnemen van beoordelingen van vakbekwaamheid voor de afgifte, verlenging of hernieuwde afgifte van certificaten voor LAFI(H), FI(H), IRI(H) en TRI(H) op éé­nvlieger-gecertificeerde helikopters, op voorwaarde dat de FIE houder is van het betreffende certificaat van instructeur.
- (c) *FIE (As), (S), (B)*. De bevoegdheden van een FIE voor zweefvliegtuigen, gemotoriseerde zweefvliegtuigen, luchtballonnen en luchtschepen omvatten het afnemen van beoordelingen van vakbekwaamheid voor de afgifte, verlenging of hernieuwde afgifte van certificaten als instructeur voor de betreffende luchtvaartuig­categorie, op voorwaarde dat de FIE houder is van het betreffende certificaat van instructeur.

FCL.1010.FIE FIE – Toelatingseisen

- (a) *FIE(A)*. Kandidaten voor een FIE-certificaat voor vleugelvliegtuigen moeten:
- (1) in het geval van kandidaten die beoordelingen van vakbekwaamheid willen uitvoeren enkel voor de LAFI(A):
 - (i) houder zijn van het betreffende certificaat van instructeur, naargelang het geval;
 - (ii) 750 vlieguren hebben voltooid op vleugelvliegtuigen of TMG's;

- (iii) ten minste 50 vliegreuren hebben voltooid als instructeur van kandidaten voor een LAFI(A)-certificaat;
- (2) in alle andere gevallen:
 - (i) houder zijn van het betreffende certificaat van instructeur, naargelang het geval;
 - (ii) 2000 vliegreuren hebben voltooid als bestuurder van vleugelvliegtuigen of TMG's; en
 - (iii) ten minste 100 vliegreuren hebben voltooid als instructeur van kandidaten voor een certificaat van instructeur.
- (b) *FIE(H)*. Kandidaten voor een FIE-certificaat voor helikopters moeten:
 - (1) in het geval van kandidaten die beoordelingen van vakbekwaamheid willen uitvoeren enkel voor de LAFI(H):
 - (i) houder zijn van het betreffende certificaat van instructeur, naargelang het geval;
 - (ii) 750 vliegreuren hebben voltooid met helikopters;
 - (iii) ten minste 50 vliegreuren hebben voltooid als instructeur van kandidaten voor een LAFI(H)-certificaat;
 - (2) in alle andere gevallen:
 - (i) houder zijn van het betreffende certificaat van instructeur, naargelang het geval;
 - (ii) 2000 vliegreuren hebben voltooid als bestuurder van helikopters;
 - (iii) ten minste 100 vliegreuren hebben voltooid als instructeur van kandidaten voor een certificaat van instructeur.
- (c) *FIE(As)*. Kandidaten voor een FIE-certificaat voor luchtschepen moeten:
 - (1) 500 vliegreuren hebben volbracht als bestuurder van luchtschepen;
 - (2) ten minste 20 vliegreuren hebben voltooid als instructeur van kandidaten voor een FI(As)-certificaat;
 - (3) houder zijn van het betreffende certificaat van instructeur.
- (d) *FIE(S)*. Kandidaten voor een FIE-certificaat voor zweefvliegtuigen moeten:
 - (1) houder zijn van het betreffende certificaat van instructeur;
 - (2) 500 vliegreuren hebben volbracht als bestuurder van zweefvliegtuigen of gemotoriseerde zweefvliegtuigen;
 - (3) het onderstaande hebben voltooid:
 - (i) voor kandidaten die beoordelingen van vakbekwaamheid willen uitvoeren in TMG's, 10 uur of 30 starts als instructeur van kandidaten voor een certificaat van instructeur in TMG's;
 - (ii) in alle andere gevallen, 10 uur of 30 starts als instructeur van kandidaten voor een certificaat van instructeur.
- (e) *FIE(B)*. Kandidaten voor een FIE-certificaat voor luchtballonnen moeten:

- (1) houder zijn van het betreffende certificaat van instructeur;
- (2) 350 vliegreuren hebben volbracht als bestuurder van luchtballonnen;
- (3) 10 uur als instructeur hebben volbracht van kandidaten voor een certificaat van instructeur.

BIJLAGE 1

Vrijstelling voor theoriekennis

A. Vrijstelling voor theoriekennis voor de afgifte van een bewijs van bevoegdheid voor een andere luchtvaartuigcategorie – Overbruggingsonderwijs- en exameneisen

1. LAPL, PPL, BPL en SPL

- 1.1. Voor de afgifte van een LAPL wordt de houder van een LAPL in een andere categorie van luchtvaartuigen volledig vrijgesteld voor de theoriekennis van de gemeenschappelijke onderwerpen vastgelegd in FCL.120(a).
- 1.2. Onverminderd de bovenstaande paragraaf moet de houder van een bewijs van bevoegdheid in een andere categorie luchtvaartuig voor de afgifte van een LAPL, PPL, BPL of SPL theorieonderwijs volgen en slagen voor het theorie-examen op het geschikte niveau voor de volgende onderwerpen:
 - Beginselen van het vliegen,
 - Operationele procedures,
 - Vluchtprestaties en -planning,
 - Algemene kennis van het luchtvaartuig, navigatie
- 1.3. Voor de afgifte van een PPL, BPL of SPL wordt de houder van een LAPL in dezelfde categorie van luchtvaartuigen volledig vrijgesteld van het theorieonderwijs en de exameneisen.

2. CPL

- 2.1. Een kandidaat voor een CPL die houder is van een CPL in een andere categorie luchtvaartuigen moet overbruggingsonderwijs voor theorie hebben ontvangen tijdens een goedgekeurde cursus volgens de geïdentificeerde verschillen tussen de CPL-syllabi voor de verschillende luchtvaartuigcategorieën.
- 2.2. De kandidaat moet slagen voor theorie-examens zoals gedefinieerd in dit Deel voor de volgende onderwerpen in de betreffende luchtvaartuigcategorie:
 - 021 — Algemene kennis van het luchtvaartuig: Vliegtuigcasco en systemen, elektrische installatie, voortstuwingsinrichting, nooduitrusting,
 - 022 — Algemene kennis van het luchtvaartuig: Instrumentatie,
 - 032/034 — Prestatie vleugelvliegtuigen of helikopters, naargelang het geval,
 - 070 — Operationele procedures, en
 - 080 — Beginselen van het vliegen.
- 2.3. Een kandidaat voor een CPL die is geslaagd voor de toepasselijke theorie-examens voor een IR in dezelfde categorie van luchtvaartuigen wordt vrijgesteld van de theorievereisten in de volgende onderwerpen:
 - Menselijke prestaties,
 - Meteorologie.

3. ATPL

- 3.1. Een kandidaat voor een ATPL die houder is van een ATPL in een andere categorie luchtvaartuigen moet overbruggingsonderwijs voor theorie hebben ontvangen aan een

ATO volgens de geïdentificeerde verschillen tussen de ATPL-syllabi voor de verschillende luchtvaartuigcategorieën.

- 3.2. De kandidaat moet slagen voor theorie-examens zoals gedefinieerd in dit Deel voor de volgende onderwerpen in de betreffende luchtvaartuigcategorie:
 - 021 — Algemene kennis van het luchtvaartuig: Vliegtuigcasco en systemen, elektrische installatie, voortstuwingsinrichting, nooduitrusting,
 - 022 — Algemene kennis van het luchtvaartuig: Instrumentatie,
 - 032 — Prestatie,
 - 070 — Operationele procedures, en
 - 080 — Beginselen van het vliegen.
- 3.3. Een kandidaat voor een ATPL(A) die is geslaagd voor het toepasselijke theorie-examen voor een CPL(A) wordt vrijgesteld van de theorievereisten voor het onderwerp VFR-communicatie.
- 3.4. Een kandidaat voor een ATPL(H) die is geslaagd voor de toepasselijke theorie-examens voor een CPL(H) wordt vrijgesteld van de theorievereisten voor de volgende onderwerpen:
 - Luchtvaartwetgeving,
 - Beginselen van het vliegen (helikopters),
 - VFR-communicatie.
- 3.5. Een kandidaat voor een ATPL(A) die is geslaagd voor het toepasselijke theorie-examen voor een IR(A) wordt vrijgesteld van de theorievereisten voor het onderwerp IFR-communicatie.
- 3.6. Een kandidaat voor een ATPL(H) met een IR(H) die is geslaagd voor de toepasselijke theorie-examens voor een CPL(H) wordt vrijgesteld van de theorievereisten voor de volgende onderwerpen:
 - Beginselen van het vliegen (helikopters),
 - VFR-communicatie.
- 4. IR**
- 4.1. Een kandidaat voor een IR die is geslaagd voor de toepasselijke theorie-examens voor een CPL in dezelfde luchtvaartuigcategorie wordt vrijgesteld van de theorievereisten in de volgende onderwerpen:
 - Menselijke prestaties,
 - Meteorologie.
- 4.2. Een kandidaat voor een IR(H) die is geslaagd voor de toepasselijke theorie-examens voor een ATPL(H) VFR moet slagen voor de volgende examenonderwerpen:
 - Luchtvaartwetgeving,
 - Vluchtplanning en vluchtvoortgangscontrole,
 - Radionavigatie,
 - IFR-communicatie.

BIJLAGE 2

Schaal voor de beoordeling van de taalvaardigheid – niveaus uitstekend, zeer goed en operationeel

NIVEAU	UITSPRAAK	STRUCTUUR	WOORDENSCHAT	VLOTHEID	BEGRIP	INTERACTIES
Uitstekend (Niveau 6)	Uitspraak, klemtoon, ritme en intonatie worden misschien beïnvloed door de eerste taal of regionale taalvariant van de spreker, maar brengen nooit de verstaanbaarheid in het gedrang.	Constante goede beheersing van zowel eenvoudige als complexe grammaticale structuren en zinspatronen.	De spreker beschikt over een voldoende grote en accurate woordenschat om doeltreffend te communiceren over een breed gamma van bekende en onbekende thema's. De woordenschat is idiomatisch, genuanceerd en registergevoelig.	De spreker is in staat om op een vlotte en natuurlijke wijze een uitgebreid gesprek te voeren. Verder is de spreker in staat om stilistische effecten te creëren (bijvoorbeeld om iets te benadrukken) door middel van variaties in zijn taalgebruik. De spreker maakt spontaan gebruik van passende partikels en connectoren.	De spreker geeft blijk van een constant goed begrip in bijna alle contexten, inclusief begrip van taalkundige en culturele subtiliteiten.	De spreker interageert gemakkelijk in bijna alle situaties. Hij is gevoelig voor verbale en niet-verbale signalen en weet gepast op deze signalen te reageren.

NIVEAU	UITSPRAAK	STRUCTUUR	WOORDENSCHAT	VLOTHEID	BEGRIP	INTERACTIES
Zeer goed (Niveau 5)	Uitspraak, klemtoon, ritme en intonatie worden weliswaar beïnvloed door de eerste taal of regionale taalvariant van de spreker, maar brengen zelden de verstaanbaarheid in het gedrang.	Constante goede beheersing van eenvoudige grammaticale structuren en zinspatronen. De spreker waagt zich ook aan complexe structuren, maar maakt hierbij nog fouten die soms de betekenis in het gedrang brengen.	De spreker beschikt over een voldoende grote en accurate woordenschat om doeltreffend te communiceren over gewone, concrete en werkgerelateerde thema's. De spreker maakt consistent en succesvol gebruik van parafrases. Zijn woordenschat is soms idiomatisch.	De spreker is in staat om betrekkelijk vlot een uitgebreid gesprek te voeren over bekende thema's. Hij is nog niet in staat stilistische effecten te creëren door variaties in zijn taalgebruik. Hij maakt wel al gebruik van passende partikels of connectoren.	De spreker geeft blijk van een goed begrip van gewone, concrete en werkgerelateerde thema's en een veelal goed begrip wanneer hij geconfronteerd wordt met een taalkundige complicatie of een onverwachte omstandigheid. Hij is in staat een breed gamma aan spraakvariëteiten (dialecten en/of accenten) of taalregisters te begrijpen.	De spreker reageert onmiddellijk, gepast en informatief. Hij weet de spreker/luisteraar-verhouding doeltreffend te beheren.
Operationeel (Niveau 4)	Uitspraak, klemtoon, ritme en intonatie worden beïnvloed door de eerste taal of regionale taalvariant van de spreker, maar brengen zelden	De spreker maakt creatief gebruik van eenvoudige grammaticale structuren en zinspatronen. Hij beheerst deze over het algemeen goed.	De spreker beschikt in de meeste gevallen over een voldoende grote en accurate woordenschat om doeltreffend te communiceren over gewone, concrete en werkgerelateerde thema's.	De spreker produceert taaluitingen in een passend tempo. De overgangen van ingestudeerde	De spreker geeft in de meeste gevallen blijk van een goed begrip van gewone, concrete en werkgerelateerde thema's, wanneer het gebruikte accent of de gebruikte taalvariëteit voldoende begrijpelijk is voor een internationale	De spreker reageert veelal onmiddellijk, gepast en informatief. Hij kan gesprekken aanknopen en deze op gang houden, zelfs als

NIVEAU	UITSPRAAK	STRUCTUUR	WOORDENSCHAT	VLOTHEID	BEGRIP	INTERACTIES
	de verstaanbaarheid in het gedrang.	Hij maakt nog fouten, met name in ongewone of onverwachte omstandigheden, maar de betekenis heeft zelden te lijden onder deze fouten.	Wanneer de spreker in onbekende of onverwachte omstandigheden niet over de nodige woordenschat beschikt, maakt hij vaak succesvol gebruik van parafrases.	of formulaire taaluitingen naar spontane interactie verloopt soms minder vlot, maar dit belemmert de effectieve communicatie niet. De spreker maakt reeds in beperkte mate gebruik van partikels of connectoren. Eventuele stopwoorden leiden de aandacht niet af.	gemeenschap van taalgebruikers. Wanneer de spreker wordt geconfronteerd met een taalkundige complicatie of een onverwachte omstandigheid, duurt het soms langer alvorens hij de taaluiting begrijpt of heeft hij verduidelijkingsstrategieën nodig.	hij met onverwachte omstandigheden wordt geconfronteerd. Hij gaat op passende wijze om met duidelijke misverstanden door te verifiëren, te bevestigen of te verduidelijken.

Noot: De oorspronkelijke tekst van bijlage 2 werd overgedragen naar AMC, zie ook de toelichting.

BIJLAGE 3

Trainingscursus voor de afgifte van een CPL en een ATPL

1. Deze bijlage beschrijft de eisen voor de verschillende types trainingscursussen voor de afgifte van een CPL en een ATPL, met en zonder een IR.
2. Een kandidaat die wil overstappen naar een andere ATP tijdens een trainingscursus moet een aanvraag indienen bij de bevoegde instantie voor een formele beoordeling van de resterende uren training die nog nodig zijn.

A. Geïntegreerde opleiding voor ATP – Vleugelvliegtuigen

ALGEMEEN

1. Doel van de geïntegreerde opleiding voor ATP(A) is het trainen van bestuurders tot het vaardigheidsniveau dat noodzakelijk is om hen in staat te stellen als tweede bestuurder op meervlieger-gecertificeerde, meermotorige vleugelvliegtuigen op te treden binnen het commercieel vervoer door de lucht en een CPL(A)/IR te verkrijgen.
2. Een kandidaat die een geïntegreerde opleiding voor ATP(A) wenst te volgen, moet alle stadia van het onderricht binnen één aaneengesloten goedgekeurde trainingsopleiding volbrengen, zoals opgezet door een ATO.
3. Een kandidaat kan tot de training worden toegelaten ofwel als beginner ab-initio, ofwel als een houder van een PPL(A) of PPL(H) afgegeven conform ICAO bijlage 1. In het geval van een beginnende leerling met PPL(A) of PPL(H) mag 50 % van de uren die door de beginnende leerling voorafgaand aan de opleiding zijn gevlogen, worden vrijgesteld tot een maximale aftrek van 40 uur vliegervaring of 45 uur indien men eerder een kwalificatie voor nachtvliegen had verworven, waarvan maximaal 20 uur ten behoeve van het vereiste dubbelbesturingsonderricht.
4. De cursus moet het volgende omvatten:
 - (a) theorieonderwijs op het kennisniveau van ATPL(A);
 - (b) training in visueel- en instrumentvliegen; en
 - (c) MCC-training voor vluchtuitvoeringen in meervlieger-gecertificeerde vleugelvliegtuigen.
5. Een kandidaat die nalaat of er niet in slaagt de gehele ATP(A)-opleiding te volbrengen, mag bij de bevoegde instantie het theorie-examen en de vaardigheidstest aanvragen voor een lager bewijs van bevoegdheid en een IR, als aan de toepasselijke eisen is voldaan.

THEORIEKENNIS

6. Een theorieopleiding voor ATP(A) moet ten minste 750 uur onderricht inhouden.
7. De MCC-opleiding moet ten minste 25 uur theorieonderwijs en oefeningen omvatten.

THEORIE-EXAMEN

8. Een kandidaat moet aantonen te beschikken over het kennisniveau dat toepasselijk is voor de bevoegdheden van de houder van een ATPL(A).

VLIEGOPLEIDING

9. De vliegopleiding moet, exclusief de opleiding voor de typebevoegdverklaring, bestaan uit een totaal van ten minste 195 uur, waarin alle voortgangstests opgenomen moeten zijn en waarvan de simulatortijd voor de gehele opleiding hoogstens 55 uur mag zijn. Binnen het totaal van 195 uur moeten kandidaten ten minste het volgende voltooien:
- (a) 95 uur dubbelbesturingsonderricht waarvan maximaal 55 uur simulatortijd mag zijn;
 - (b) 70 uur als PIC, inclusief VFR-vliegen en instrumentvliegtijd als leerling-vlieger in de functie van eerste bestuurder (SPIC). De instrumentvliegtijd als SPIC wordt voor maximaal 20 uur meegeteld als PIC-vliegtijd;
 - (c) 50 uur aan overlandvluchten als PIC, met inbegrip van één VFR-overlandvlucht van in totaal ten minste 540 km (300 NM) gedurende welke vlucht op twee luchtvaartterreinen, verschillend van het luchtvaartterrein van vertrek, wordt geland tot stilstand;
 - (d) 5 uur vliegtijd moet 's nachts worden volbracht waarvan 3 uur dubbelbesturingsonderricht, waaronder ten minste 1 uur overlandnavigatie en 5 solostarts en 5 sololandingen, waarbij het vliegtuig volledig tot stilstand moet zijn gebracht; en
 - (e) 115 uur instrumenttijd, opgebouwd uit ten minste:
 - (1) 20 uur als SPIC;
 - (2) 15 uur MCC, waarvoor een FFS of FNPT II mag worden gebruikt;
 - (3) 50 uur instrumentvlieginstructie waarvan:
 - (i) maximaal 25 uur simulatortijd in een FNPT I mag zijn, of
 - (ii) 40 uur indien de simulatortijd in een FNPT II, FTD 2 of FFS wordt uitgevoerd, waarvan maximaal 10 uur mag worden uitgevoerd in een FNPT I.
- Een kandidaat die houder is van een opleidingsgetuigschrift voor de module elementair instrumentvliegen, kan voor de vereiste instrumentinstructietijd een vrijstelling verkrijgen tot hoogstens 10 uur. Uitgevoerde uren in een BITD tellen niet mee.
- (f) 5 uur uit te voeren in een vleugelvliegtuig gecertificeerd voor het vervoer van ten minste 4 personen en dat over een propeller met variabele spoed en intrekbaar landingsgestel beschikt.

VAARDIGHEIDSTEST

10. Na voltooiing van de betreffende vliegopleiding moet de kandidaat de vaardigheidstest voor CPL(A) afleggen op ofwel een éénmotorig ofwel een meermotorig vleugelvliegtuig en de IR-vaardigheidstest op een meermotorig vleugelvliegtuig.

B. Modulaire cursus voor een ATP – Vleugelvliegtuigen

1. Kandidaten voor een ATPL(A) die hun theorieonderwijs volbrengen in een modulaire cursus moeten:
- (a) houder zijn van ten minste een PPL(A) afgegeven conform ICAO bijlage 1; en

- (b) ten minste de volgende uren theorieonderwijs volbrengen:
- (1) voor kandidaten die houder zijn van een PPL(A): 650 uur;
 - (2) voor kandidaten die houder zijn van een CPL(A): 400 uur;
 - (3) voor kandidaten die houder zijn van een IR(A): 500 uur;
 - (4) voor kandidaten die houder zijn van een CPL(A) en een IR(A): 250 uur.

Het theorieonderwijs moet worden voltooid alvorens de vaardigheidstest voor de ATPL(A) wordt afgelegd.

C. Geïntegreerde cursus voor CPL/IR – Vleugelvliegtuigen

ALGEMEEN

1. Doel van de geïntegreerde opleiding voor CPL(A) en IR(A) is het trainen van bestuurders tot het vaardigheidsniveau dat noodzakelijk is om binnen het commercieel vervoer door de lucht éénvlieger-gecertificeerde éénmotorige of meermotorige vleugelvliegtuigen te bedienen en het CPL(A)/IR te verkrijgen.
2. Een kandidaat die een geïntegreerde opleiding voor CPL(A)/IR wenst te volgen, moet alle stadia van het onderricht binnen één aaneengesloten goedgekeurde trainingsopleiding volbrengen, zoals opgezet door een ATO.
3. Een kandidaat kan tot de training worden toegelaten ofwel als beginner ab-initio, ofwel als een houder van een PPL(A) of PPL(H) afgegeven conform ICAO bijlage 1. In het geval van een beginnende leerling met PPL(A) of PPL(H) mag 50 % van de uren die door de beginnende leerling voorafgaand aan de opleiding zijn gevlogen, worden vrijgesteld tot een maximale aftrek van 40 uur vliegervaring of 45 uur indien men eerder een kwalificatie voor nachtvliegen had verworven, waarvan maximaal 20 uur ten behoeve van het vereiste dubbelbesturingsonderricht.
4. De cursus moet het volgende omvatten:
 - (a) theorieonderwijs op het kennisniveau van CPL(A) en IR; en
 - (b) training in visueel- en instrumentvliegen.
5. Een kandidaat die nalaat of er niet in slaagt de gehele CPL/IR(A)-opleiding te volbrengen, mag bij de bevoegde instantie het theorie-examen en de vaardigheidstest aanvragen voor een lager bewijs van bevoegdheid en een IR, als aan de toepasselijke eisen is voldaan.

THEORIEKENNIS

6. Een theorieopleiding voor CPL(A)/IR moet ten minste 500 uur onderricht inhouden.

THEORIE-EXAMEN

7. Een kandidaat moet aantonen te beschikken over het kennisniveau dat toepasselijk is voor de bevoegdheden van de houder van een CPL(A) en een IR.

VLIEGOPLEIDING

8. De vliegopleiding moet, exclusief de opleiding voor de typebevoegdverklaring, bestaan uit een totaal van ten minste 180 uur, waarin alle voortgangstests opgenomen moeten zijn en waarvan de simulatortijd voor de gehele opleiding hoogstens 40 uur mag zijn. Binnen het totaal van 180 uur moeten kandidaten ten minste het volgende voltooien:

- (a) 80 uur dubbelbesturingsonderricht waarvan maximaal 40 uur simulatortijd mag zijn;
- (b) 70 uur als PIC, inclusief VFR-vliegen en instrumentvliegtijd die mag worden gevlogen als SPIC. De instrumentvliegtijd als SPIC wordt voor maximaal 20 uur meegeteld als PIC-vliegtijd;
- (c) 50 uur aan overlandvluchten als PIC, met inbegrip van één VFR-overlandvlucht van in totaal ten minste 540 km (300 NM) gedurende welke vlucht op twee luchtvaartterreinen, verschillend van het luchtvaartterrein van vertrek, wordt geland tot stilstand;
- (d) 5 uur vliegtijd moet 's nachts worden volbracht waarvan 3 uur dubbelbesturingsonderricht, waaronder ten minste 1 uur overlandnavigatie en 5 solostarts en 5 sololandingen, waarbij het vliegtuig volledig tot stilstand moet zijn gebracht; en
- (e) 100 uur instrumenttijd, opgebouwd uit ten minste:
 - (1) 20 uur als SPIC; en
 - (2) 50 uur instrumentvlieg instructie waarvan:
 - (i) maximaal 25 uur simulatortijd in een FNPT I mag zijn, of
 - (ii) 40 uur indien de simulatortijd in een FNPT II, FTD 2 of FFS wordt uitgevoerd, waarvan maximaal 10 uur mag worden uitgevoerd in een FNPT I.

Een kandidaat die houder is van een opleidingsgetuigschrift voor de module elementair instrumentvliegen, kan voor de vereiste instrumentinstructietijd een vrijstelling verkrijgen tot hoogstens 10 uur. Uitgevoerde uren in een BITD tellen niet mee.
- (f) 5 uur uit te voeren in een vleugelvliegtuig gecertificeerd voor het vervoer van ten minste 4 personen en dat over een propeller met variabele spoed en intrekbaar landingsgestel beschikt.

VAARDIGHEIDSTESTS

10. Na voltooiing van de betreffende vliegopleiding moet de kandidaat de vaardigheidstest voor CPL(A) afleggen en de vaardigheidstest voor IR op ofwel een éénmotorig ofwel een meermotorig vleugelvliegtuig.

D. Geïntegreerde opleiding voor CPL – Vleugelvliegtuigen

ALGEMEEN

1. Doel van de geïntegreerde opleiding tot CPL(A) is het trainen van bestuurders tot het vaardigheidsniveau dat noodzakelijk is voor de afgifte van een CPL(A).
2. Een kandidaat die een geïntegreerde opleiding voor CPL(A) wenst te volgen, moet alle stadia van het onderricht binnen één aaneengesloten goedgekeurde trainingsopleiding volbrengen, zoals opgezet door een ATO.
3. Een kandidaat kan tot de training worden toegelaten ofwel als beginner ab-initio, ofwel als een houder van een PPL(A) of PPL(H) afgegeven conform ICAO bijlage 1. In het geval van een beginnende leerling met PPL(A) of PPL(H) mag 50 % van de uren die door de beginnende leerling voorafgaand aan de opleiding zijn gevlogen, worden vrijgesteld tot een maximale aftrek van 40 uur vliegervaring of 45 uur indien

men eerder een kwalificatie voor nachtvliegen had verworven, waarvan maximaal 20 uur ten behoeve van het vereiste dubbelbesturingsonderricht.

4. De cursus moet het volgende omvatten:
 - (a) theorieonderwijs op het kennisniveau van CPL(A); en
 - (b) training in visueel- en instrumentvliegen.
5. Een kandidaat die nalaat of er niet in slaagt de gehele CPL(A)-opleiding te volbrengen, mag bij de bevoegde instantie het theorie-examen en de vaardigheidstest voor een lager bewijs van bevoegdheid aanvragen, als aan de toepasselijke eisen is voldaan.

THEORIEKENNIS

6. Een theorieopleiding voor CPL(A) moet ten minste 350 uur onderricht inhouden.

THEORIE-EXAMEN

7. Een kandidaat moet aantonen te beschikken over het kennisniveau dat toepasselijk is voor de bevoegdheden van de houder van een CPL(A).

VLIEGOPLEIDING

8. De vliegopleiding moet, exclusief de opleiding voor de typebevoegdverklaring, bestaan uit een totaal van ten minste 150 uur, waarin alle voortgangstests opgenomen moeten zijn en waarvan de simulatortijd voor de gehele opleiding hoogstens 5 uur mag zijn. Binnen het totaal van 150 uur moeten kandidaten ten minste het volgende voltooien:
 - (a) 80 uur dubbelbesturingsonderricht waarvan maximaal 5 uur simulatortijd mag zijn;
 - (b) 70 uur als PIC;
 - (c) 20 uur aan overlandvluchten als PIC, met inbegrip van één VFR-overlandvlucht van in totaal ten minste 540 km (300 NM) gedurende welke vlucht op twee luchtvaartterreinen, verschillend van het luchtvaartterrein van vertrek, wordt geland tot stilstand;
 - (d) 5 uur vliegtijd moet 's nachts worden volbracht waarvan 3 uur dubbelbesturingsonderricht, waaronder ten minste 1 uur overlandnavigatie en 5 solostarts en 5 sololandingen, waarbij het vliegtuig volledig tot stilstand moet zijn gebracht;
 - (e) 10 uur instructie instrumentvliegen, waarvan hoogstens 5 uur simulatortijd mag zijn in een FNPT I, FTD 2, FNPT II of FFS. Een kandidaat die houder is van een opleidingsgetuigschrift voor de module elementair instrumentvliegen, kan voor de vereiste instrumentinstructietijd een vrijstelling verkrijgen tot hoogstens 10 uur. Uitgevoerde uren in een BITD tellen niet mee;
 - (f) 5 uur uit te voeren in een vleugelvliegtuig gecertificeerd voor het vervoer van ten minste vier personen en dat over een propeller met variabele spoed en intrekbaar landingsgestel beschikt.

VAARDIGHEIDSTEST

9. Na voltooiing van de vliegopleiding moet de kandidaat de vaardigheidstest voor CPL(A) afleggen op ofwel een éénmotorig ofwel een meermotorig vleugelvliegtuig.

E. Modulaire opleiding voor een CPL – Vleugelvliegtuigen

ALGEMEEN

1. Doel van de modulaire opleiding voor CPL(A) is houders van een PPL(A) te trainen tot een niveau van vaardigheid dat noodzakelijk is voor de afgifte van een CPL(A).
2. Alvorens te beginnen met een modulaire opleiding voor een CPL(A) moet een kandidaat houder zijn van een PPL(A), afgegeven conform ICAO bijlage 1.
3. Vóór aanvang van de vliegtraining moet de kandidaat:
 - (a) 150 uur vliegtijd hebben voltooid;
 - (b) hebben voldaan aan de toelatingseisen voor de afgifte van een klasse- of typebevoegdverklaring voor meermotorige vleugelvliegtuigen in overeenstemming met subdeel H, wanneer een meermotorig vleugelvliegtuig zal worden gebruikt tijdens de vaardigheidstest.
4. Een kandidaat die een modulaire opleiding voor CPL(A) wenst te volgen, moet alle stadia van het onderricht binnen een aaneengesloten goedgekeurde trainingsopleiding afronden zoals opgezet door een ATO. Het theorieonderwijs mag worden gegeven aan een ATO die alleen theorieonderwijs verzorgt.
5. De cursus moet het volgende omvatten:
 - (a) theorieonderwijs op het kennisniveau van CPL(A); en
 - (b) training in visueel- en instrumentvliegen.

THEORIEKENNIS

6. Een goedgekeurde theorieopleiding voor CPL(A) moet ten minste 250 uur onderricht inhouden.

THEORIE-EXAMEN

7. Een kandidaat moet aantonen te beschikken over het kennisniveau dat toepasselijk is voor de bevoegdheden van de houder van een CPL(A).

VLIEGOPLEIDING

8. Kandidaten zonder een IR moeten ten minste 25 uur dubbelbesturingsonderricht volgen, waarvan 10 uur instrumentinstructie, waarvan hoogstens 5 uur simulatortijd in een BITD, een FNPT I of II, een FTD 2 of een FFS.
9. Kandidaten die houder zijn van een geldige IR(A) moeten volledig worden vrijgesteld van het dubbelbesturingsonderricht in instrumentvliegen. Kandidaten die houder zijn van een geldige IR(H) mogen voor maximaal 5 uur worden vrijgesteld van het dubbelbesturingsonderricht in instrumentvliegen, op voorwaarde dat ten minste 5 uur dubbelbesturingsonderricht in instrumentvliegen in een vleugelvliegtuig wordt gegeven. Een kandidaat die in het bezit is van een opleidingsgetuigschrift voor de module elementair instrumentvliegen, kan voor de vereiste instrumentinstructietijd een vrijstelling verkrijgen tot hoogstens 10 uur.
10.
 - (a) Kandidaten met een geldige IR moeten ten minste 15 uur dubbelbesturingsonderricht onder visuele omstandigheden ontvangen.
 - (d) Kandidaten zonder een kwalificatie voor nachtvliegen in een vleugelvliegtuig moeten aanvullend ten minste 5 uur nachtvlieginstructie ontvangen, waarvan 3 uur dubbelbesturingsonderricht, waaronder ten minste 1 uur overlandnavigatie

en 5 solostarts en 5 sololandingen, waarbij het vliegtuig volledig tot stilstand wordt gebracht.

11. Ten minste 5 uur van de vlieginstructie moet worden uitgevoerd in een vleugelvliegtuig gecertificeerd voor het vervoer van ten minste 4 personen en dat over een propeller met variabele spoed en intrekbaar landingsgestel beschikt.

ERVARING

12. Kandidaten voor een CPL(A) moeten ten minste 200 vlieguren hebben voltooid, met inbegrip van ten minste:
 - (a) 100 uur als PIC, waarvan 20 uur overlandvluchten als PIC, met inbegrip van één VFR-overlandvlucht van in totaal ten minste 540 km (300 NM) gedurende welke vlucht op twee verschillende luchtvaartterreinen, verschillend van het luchtvaarterrein van vertrek, wordt geland tot stilstand;
 - (b) 5 uur vliegtijd moet 's nachts worden volbracht waarvan 3 uur dubbelbesturingsonderricht, waaronder ten minste 1 uur overlandnavigatie en 5 solostarts en 5 sololandingen, waarbij het vliegtuig volledig tot stilstand moet zijn gebracht; en
 - (c) 10 uur instructie instrumentvliegen, waarvan hoogstens 5 uur simulatortijd mag zijn in een FNPT I, of FNPT II of FFS. Een kandidaat die houder is van een opleidingsgetuigschrift voor de module elementair instrumentvliegen, kan voor de vereiste instrumentinstructietijd een vrijstelling verkrijgen tot hoogstens 10 uur. Uitgevoerde uren in een BITD tellen niet mee;
 - (d) 6 uur vliegtijd moet worden voltooid in een meermotorig vleugelvliegtuig.
 - (e) Uren als PIC in andere luchtvaartuigcategorieën mogen worden meegeteld voor de 200 uur vliegtijd in de volgende gevallen:
 - (i) 30 uur in een helikopter, indien de kandidaat houder is van een PPL(H); of
 - (ii) 100 uur in een helikopter, indien de kandidaat houder is van een CPL(H); of
 - (iii) 30 uur in TMG's of zweefvliegtuigen; en
 - (iv) 30 uur in luchtschepen, indien de kandidaat houder is van een PPL(As); of
 - (iv) 60 uur in luchtschepen, indien de kandidaat houder is van een CPL(As).

VAARDIGHEIDSTEST

13. Na voltooiing van de vliegopleiding en de toepasselijke ervaringseisen moet de kandidaat de vaardigheidstest voor CPL(A) afleggen op ofwel een éénmotorig ofwel een meermotorig vleugelvliegtuig.

F. Geïntegreerde cursus voor ATP/IR – Helikopters

ALGEMEEN

1. Doel van de geïntegreerde opleiding voor ATP(H)/IR is het trainen van bestuurders tot het vaardigheidsniveau dat noodzakelijk is om hen in staat te stellen als tweede bestuurder op meervlieger-gecertificeerde, meermotorige helikopters op te treden binnen het commercieel vervoer door de lucht en een CPL(H)/IR te verkrijgen.

2. Een kandidaat die een geïntegreerde opleiding voor ATP(H)/IR wenst te volgen, moet alle stadia van het onderricht binnen één aaneengesloten goedgekeurde trainingsopleiding volbrengen, zoals opgezet door een ATO.
3. Een kandidaat kan tot de training worden toegelaten ofwel als beginner ab-initio, ofwel als een houder van een PPL(H) afgegeven conform ICAO bijlage 1. In het geval van een beginnende leerling met PPL(H) mag 50 % van de relevante ervaring worden vrijgesteld, tot een maximum van:
 - (a) 40 uur, waarvan maximaal 20 uur dubbelbesturingsonderricht mag zijn; of
 - (b) 50 uur, waarvan maximaal 25 uur dubbelbesturingsonderricht mag zijn, indien een bevoegdverklaring voor nachtvliegen met een helikopter werd behaald.
4. De cursus moet het volgende omvatten:
 - (a) theorieonderwijs op het kennisniveau van ATPL(H) en IR;
 - (b) training in visueel- en instrumentvliegen; en
 - (c) MCC-training voor vluchtuitvoeringen in meervlieger-gecertificeerde helikopters.
5. Een kandidaat die nalaat of er niet in slaagt de gehele ATP(H)/IR-opleiding te volbrengen, mag bij de bevoegde instantie het theorie-examen en de vaardigheidstest aanvragen voor een lager bewijs van bevoegdheid en een IR, als aan de toepasselijke eisen is voldaan.

THEORIEKENNIS

6. Een theorieopleiding voor ATP(H)/IR moet ten minste 750 uur onderricht inhouden.
7. De MCC-opleiding moet ten minste 25 uur theorieonderwijs en oefeningen omvatten.

THEORIE-EXAMEN

8. Een kandidaat moet aantonen te beschikken over het kennisniveau dat toepasselijk is voor de bevoegdheden van de houder van een ATPL(H) en een IR.

VLIEGOPLEIDING

9. De vliegopleiding moet bestaan uit een totaal van ten minste 195 uur, waarin alle voortgangstests opgenomen moeten zijn. Binnen het totaal van 195 uur moeten kandidaten ten minste het volgende voltooien:
 - (a) 140 uur dubbelbesturingsonderricht, waarvan:
 - (1) 75 uur visuele instructie het volgende mag omvatten:
 - (i) 30 uur in een helikopter FFS van niveau C/D, of
 - (ii) 25 uur in een FTD 2/3, of
 - (iii) 20 uur in een helikopter FNPT II/III, of
 - (iv) 20 uur in een vleugelvliegtuig of TMG;
 - (2) 50 uur instrumentinstructie het volgende mag omvatten:
 - (i) maximaal 20 uur in een helikopter FFS of FTD 2/3 of FNPT II/III, of
 - (ii) 10 uur in ten minste een helikopter FNPT 1 of een vleugelvliegtuig;

- (3) 15 uur MCC, waarvoor een helikopter FFS of helikopter FTD 2/3 (MCC) of FNPT II/III (MCC) mag worden gebruikt.

Als de helikopter die voor de vliegtraining wordt gebruikt van een ander type is dan de helikopter FFS gebruikt voor de visuele training, moet de maximale vrijstelling worden beperkt tot de vrijstelling voor de helikopter FNPT II/III.

- (b) 55 uur als PIC, waarvan 40 uur als SPIC mag worden uitgevoerd. Ten minste 14 uur solo dag en 1 uur solo nacht moeten worden uitgevoerd.
- (c) 50 uur overlandvluchten, waarvan ten minste 10 uur overlandvluchten als SPIC, met inbegrip van een VFR-overlandvlucht van in totaal ten minste 185 km (100 NM) gedurende welke vlucht op twee luchtvaartterreinen, verschillend van het luchtvaartterrein van vertrek, wordt geland;
- (d) 5 uur vliegtijd in helikopters die 's nachts moeten worden afgerond, met inbegrip van 3 uur dubbelbesturingsonderricht, waarvan ten minste 1 uur overlandnavigatie en 5 solonachtcircuits. Elk circuit moet een start en een landing bevatten;
- (e) 50 uur dubbelbesturingsonderricht in instrumentvliegen waaronder:
- (i) 10 uur instructietijd elementair instrumentvliegen, en
 - (ii) 40 uur IR-training, waarvan ten minste 10 uur in een meermotorige IFR-gecertificeerde helikopter.

VAARDIGHEIDSTESTS

10. Na voltooiing van de betreffende vliegopleiding moet de kandidaat de vaardigheidstest voor CPL(H) afleggen op een meermotorige helikopter en de IR-vaardigheidstest op een IFR-gecertificeerde meermotorige helikopter en voldoen aan de eisen voor MCC-training.

G. Geïntegreerde cursus voor ATP – Helikopters

ALGEMEEN

1. Doel van de geïntegreerde opleiding voor ATP(H) is het trainen van bestuurders tot het vaardigheidsniveau dat noodzakelijk is om hen in staat te stellen als tweede bestuurder op meervlieger-gecertificeerde, meermotorige helikopters op te treden met beperking tot VFR-bevoegdheden binnen het commercieel vervoer door de lucht en een CPL(H) te verkrijgen.
2. Een kandidaat die een geïntegreerde opleiding voor ATP(H) wenst te volgen, moet alle stadia van het onderricht binnen één aaneengesloten goedgekeurde trainingsopleiding volbrengen, zoals opgezet door een ATO.
3. Een kandidaat kan tot de training worden toegelaten ofwel als beginner ab-initio, ofwel als een houder van een PPL(H) afgegeven conform ICAO bijlage 1. In het geval van een beginnende leerling met PPL(H) mag 50 % van de relevante ervaring worden vrijgesteld, tot een maximum van:
 - (a) 40 uur, waarvan maximaal 20 uur dubbelbesturingsonderricht mag zijn; of
 - (b) 50 uur, waarvan maximaal 25 uur dubbelbesturingsonderricht mag zijn, indien een bevoegdverklaring voor nachtvliegen met een helikopter werd behaald.
4. De cursus moet het volgende omvatten:

- (a) theorieonderwijs op het kennisniveau van ATPL(H);
 - (b) training in visueel en elementair instrumentvliegen; en
 - (c) MCC-training voor vluchtuitvoeringen in meervlieger-gecertificeerde helikopters.
5. Een kandidaat die nalaat of er niet in slaagt de gehele ATP(H)-opleiding te volbrengen, mag bij de bevoegde instantie het theorie-examen en de vaardigheidstest voor een lager bewijs van bevoegdheid aanvragen, als aan de toepasselijke eisen is voldaan.

THEORIEKENNIS

6. Een theorieopleiding voor ATP(H) moet ten minste 650 uur onderricht inhouden.
7. De MCC-opleiding moet ten minste 20 uur theorieonderwijs en oefeningen omvatten.

THEORIE-EXAMEN

8. Een kandidaat moet aantonen te beschikken over het kennisniveau dat toepasselijk is voor de bevoegdheden van de houder van een ATPL(H).

VLIEGOPLEIDING

9. De vliegopleiding moet bestaan uit een totaal van ten minste 150 uur, waarin alle voortgangstests opgenomen moeten zijn. Binnen het totaal van 150 uur moeten kandidaten ten minste het volgende voltooien:
- (a) 95 uur dubbelbesturingsonderricht, waarvan:
 - (i) 75 uur visuele instructie het volgende mag omvatten:
 - (1) 30 uur in een helikopter FFS van niveau C/D, of
 - (2) 25 uur in een helikopter FTD 2/3, of
 - (3) 20 uur in een helikopter FNPT II/III, of
 - (4) 20 uur in een vleugelvliegtuig of TMG;
 - (ii) 10 uur instructie elementair instrumentvliegen 5 uur in ten minste een helikopter FNPT I of een vleugelvliegtuig mag bevatten;
 - (iii) 10 uur MCC, waarvoor een helikopter FFS of FTD 2/3 (MCC) of FNPT II/III (MCC) mag worden gebruikt.

Als de helikopter die voor de vliegtraining wordt gebruikt van een ander type is dan de helikopter FFS gebruikt voor de visuele training, moet de maximale vrijstelling worden beperkt tot de vrijstelling voor de helikopter FNPT II/III.

- (b) 55 uur als PIC, waarvan 40 uur als SPIC mag worden uitgevoerd. Ten minste 14 uur solo dag en 1 uur solo nacht moeten worden uitgevoerd;
- (c) 50 uur overlandvluchten, waarvan ten minste 10 uur overlandvluchten als SPIC, met inbegrip van een VFR-overlandvlucht van in totaal ten minste 185 km (100 NM) gedurende welke vlucht op twee luchtvaartterreinen, verschillend van het luchtvaartterrein van vertrek, wordt geland;
- (d) 5 uur vliegtijd in helikopters die 's nachts moeten worden afgerond, met inbegrip van 3 uur dubbelbesturingsonderricht, waarvan ten minste 1 uur

overlandnavigatie en 5 solonachtcircuits. Elk circuit moet een start en een landing bevatten.

VAARDIGHEIDSTESTS

10. Na voltooiing van de betreffende vliegopleiding moet de kandidaat de vaardigheidstest voor CPL(H) afleggen op een meermotorige helikopter en voldoen aan de MCC-eisen.

H. Modulaire cursus voor ATP – Helikopters

1. Kandidaten voor een ATPL(H) die hun theorieonderwijs volbrengen in een modulaire cursus moeten ten minste houder zijn van een PPL(H) en ten minste de volgende uren instructie voltooien binnen een periode van 18 maanden:
 - (a) voor kandidaten die houder zijn van een PPL(H) afgegeven conform ICAO bijlage 1: 550 uur;
 - (b) voor kandidaten die houder zijn van een CPL(H): 300 uur.
2. Kandidaten voor een ATPL(H)/IR die hun theorieonderwijs volbrengen in een modulaire cursus moeten ten minste houder zijn van een PPL(H) en ten minste de volgende uren instructie voltooien:
 - (a) voor kandidaten die houder zijn van een PPL(H): 650 uur;
 - (b) voor kandidaten die houder zijn van een CPL(H): 400 uur;
 - (c) voor kandidaten die houder zijn van een IR(H): 500 uur;
 - (d) voor kandidaten die houder zijn van een CPL(H) en een IR(H): 250 uur.

I. Geïntegreerde cursus voor CPL/IR – Helikopters

ALGEMEEN

1. Doel van de geïntegreerde opleiding voor CPL(H)/IR is het trainen van bestuurders tot het vaardigheidsniveau dat noodzakelijk is om éénvlieger-gecertificeerde, meermotorige helikopters te bedienen en een CPL(H)/IR voor meermotorige helikopters te verkrijgen.
2. Een kandidaat die een geïntegreerde opleiding voor CPL(H)/IR wenst te volgen, moet alle stadia van het onderricht binnen één aaneengesloten goedgekeurde trainingsopleiding volbrengen, zoals opgezet door een ATO.
3. Een kandidaat kan tot de training worden toegelaten ofwel als beginner ab-initio, ofwel als een houder van een PPL(H) afgegeven conform ICAO bijlage 1. In het geval van een beginnende leerling die houder is van een PPL(H) mag 50 % van de relevante ervaring worden vrijgesteld, tot een maximum van:
 - (a) 40 uur, waarvan maximaal 20 uur dubbelbesturingsonderricht mag zijn; of
 - (b) 50 uur, waarvan maximaal 25 uur dubbelbesturingsonderricht mag zijn, indien een bevoegdverklaring voor nachtvliegen met een helikopter werd behaald.
4. De cursus moet het volgende omvatten:
 - (a) theorieonderwijs op het kennisniveau van CPL(H) en IR, en de eerste typebevoegdverklaring voor meermotorige helikopters; en
 - (b) training in visueel- en instrumentvliegen.

5. Een kandidaat die nalaat of er niet in slaagt de gehele CPL(H)/IR-opleiding te volbrengen, mag bij de bevoegde instantie het theorie-examen en de vaardigheidstest aanvragen voor een lager bewijs van bevoegdheid en een IR, als aan de toepasselijke eisen is voldaan.

THEORIEKENNIS

6. Een theorieopleiding voor CPL(H)/IR moet ten minste 500 uur onderricht inhouden.

THEORIE-EXAMEN

7. Een kandidaat moet aantonen te beschikken over het kennisniveau dat toepasselijk is voor de bevoegdheden van de houder van een CPL(H) en een IR.

VLIEGOPLEIDING

8. De vliegopleiding moet bestaan uit een totaal van ten minste 180 uur, met inbegrip van alle voortgangstests. Binnen die 180 uur moeten kandidaten ten minste het volgende voltooien:

- (a) 125 uur dubbelbesturingsonderricht, waarvan:
- (i) 75 uur visuele instructie die het volgende mag omvatten:
 - (1) 30 uur in een helikopter FFS van niveau C/D, of
 - (2) 25 uur in een helikopter FTD 2/3, of
 - (3) 20 uur in een helikopter FNPT II/III, of
 - (4) 20 uur in een vleugelvliegtuig of TMG;
 - (ii) 50 uur instrumentinstructie die het volgende mag omvatten:
 - (1) maximaal 20 uur in een helikopter FFS of FTD 2/3, of FNPT II,III, of
 - (2) 10 uur in ten minste een helikopter FNPT I of een vleugelvliegtuig.
- Als de helikopter die voor de vliegtraining wordt gebruikt van een ander type is dan de FFS gebruikt voor de visuele training, moet de maximale vrijstelling worden beperkt tot de vrijstelling voor de FNPT II/III.
- (b) 55 uur als PIC, waarvan 40 uur als SPIC mag worden uitgevoerd. Ten minste 14 uur solo dag en 1 uur solo nacht moeten worden uitgevoerd;
- (c) 10 uur overlandvluchten met dubbele besturing;
- (d) 10 uur aan overlandvluchten als PIC, met inbegrip van één VFR-overlandvlucht van in totaal ten minste 185 km (100 NM) gedurende welke vlucht op twee luchtvaartterreinen, verschillend van het luchtvaartterrein van vertrek, wordt geland tot stilstand;
- (e) 5 uur vliegtijd in helikopters die 's nachts moeten worden afgerond, met inbegrip van 3 uur dubbelbesturingsonderricht, waarvan ten minste 1 uur overlandnavigatie en 5 solonachtcircuits. Elk circuit moet een start en een landing bevatten;
- (f) 50 uur dubbelbesturingsonderricht in instrumentvliegen waaronder:
- (i) 10 uur instructietijd elementair instrumentvliegen, en

- (ii) 40 uur IR-training, waarvan ten minste 10 uur in een meermotorige IFR-gecertificeerde helikopter.

VAARDIGHEIDSTEST

- 9. Na voltooiing van de betreffende vliegopleiding moet de kandidaat de vaardigheidstest voor CPL(H) afleggen op ofwel een meermotorige ofwel een éénmotorige helikopter en de IR-vaardigheidstest op een IFR-gecertificeerde meermotorige helikopter.

J. Geïntegreerde cursus voor CPL – Helikopters

ALGEMEEN

- 1. Doel van de geïntegreerde opleiding tot CPL(H) is het trainen van bestuurders tot het vaardigheidsniveau dat noodzakelijk is voor de afgifte van een CPL(H).
- 2. Een kandidaat die een geïntegreerde opleiding voor CPL(H) wenst te volgen, moet alle stadia van het onderricht binnen één aaneengesloten goedgekeurde trainingsopleiding volbrengen, zoals opgezet door een ATO.
- 3. Een kandidaat kan tot de training worden toegelaten ofwel als beginner ab-initio, ofwel als een houder van een PPL(H) afgegeven conform ICAO bijlage 1. In het geval van een beginnende leerling die houder is van een PPL(H) mag 50 % van de relevante ervaring worden vrijgesteld, tot een maximum van:
 - (a) 40 uur, waarvan maximaal 20 uur dubbelbesturingsonderricht mag zijn; of
 - (b) 50 uur, waarvan maximaal 25 uur dubbelbesturingsonderricht mag zijn, indien een bevoegdverklaring voor nachtvliegen met een helikopter werd behaald.
- 4. De cursus moet het volgende omvatten:
 - (a) theorieonderwijs op het kennisniveau van CPL(H); en
 - (b) training in visueel- en instrumentvliegen.
- 5. Een kandidaat die nalaat of er niet in slaagt de gehele CPL(H)-opleiding te volbrengen, mag bij de bevoegde instantie het theorie-examen en de vaardigheidstest voor een lager bewijs van bevoegdheid aanvragen, als aan de toepasselijke eisen is voldaan.

THEORIEKENNIS

- 6. Een goedgekeurde theorieopleiding voor CPL(H) moet ten minste 350 uur onderricht inhouden of 200 uur indien de kandidaat houder is van een PPL.

THEORIE-EXAMEN

- 7. Een kandidaat moet aantonen te beschikken over het kennisniveau dat toepasselijk is voor de bevoegdheden van de houder van een CPL(H).

VLIEGOPLEIDING

- 8. De vliegopleiding moet bestaan uit een totaal van ten minste 135 uur, waarin alle voortgangstests opgenomen moeten zijn en waarvan de simulatortijd hoogstens 5 uur mag zijn. Binnen die totale 135 uur moeten kandidaten ten minste het volgende voltooien:
 - (a) 85 uur dubbelbesturingsonderricht, waarvan:

- (i) maximaal 75 uur visuele instructie mag zijn die mag omvatten:
 - (1) 30 uur in een helikopter FFS van niveau C/D, of
 - (2) 25 uur in een helikopter FTD 2/3, of
 - (3) 20 uur in een helikopter FNPT II/III, of
 - (4) 20 uur in een vleugelvliegtuig of TMG.
- (ii) maximaal 10 uur mag instrumentinstructie zijn en mag 5 uur in ten minste een helikopter FNPT I of een vleugelvliegtuig bevatten.

Als de helikopter die voor de vliegtraining wordt gebruikt van een ander type is dan de FFS gebruikt voor de visuele training, moet de maximale vrijstelling worden beperkt tot de vrijstelling voor de FNPT II/III.

- (b) 50 uur als PIC, waarvan 35 uur als SPIC mag worden uitgevoerd. Ten minste 14 uur solo dag en 1 uur solo nacht moeten worden uitgevoerd;
- (c) 10 uur overlandvluchten met dubbele besturing;
- (d) 10 uur aan overlandvluchten als PIC, met inbegrip van één VFR-overlandvlucht van in totaal ten minste 185 km (100 NM) gedurende welke vlucht op twee luchtvaartterreinen, verschillend van het luchtvaartterrein van vertrek, wordt geland tot stilstand;
- (e) 5 uur vliegtijd in helikopters die 's nachts moeten worden afgerond, met inbegrip van 3 uur dubbelbesturingsonderricht, waarvan ten minste 1 uur overlandnavigatie en 5 solonachtcircuits. Elk circuit moet een start en een landing bevatten;
- (f) 10 uur dubbelinstructietijd in instrumentvliegen, waarvan ten minste 5 uur in een helikopter.

VAARDIGHEIDSTEST

- 9. Na voltooiing van de betreffende vliegopleiding moet de kandidaat de vaardigheidstest voor CPL(H) afleggen.

K. Modulaire cursus voor CPL – Helikopters

ALGEMEEN

- 1. Doel van de modulaire opleiding voor CPL(H) is houders van een PPL(H) te trainen tot een niveau van vaardigheid dat noodzakelijk is voor de afgifte van een CPL(H).
- 2. Alvorens te beginnen met een modulaire opleiding voor een CPL(H) moet een kandidaat houder zijn van een PPL(H), afgegeven conform ICAO bijlage 1.
- 3. Vóór aanvang van de vliegtraining moet de kandidaat:
 - (a) 155 vlieguren hebben voltooid als bestuurder van helikopters, waarvan 50 uur als PIC met inbegrip van 10 uur overlandvluchten.
 - (b) hebben voldaan aan FCL.725 en FCL.720.H als een meermotorige helikopter zal worden gebruikt bij de vaardigheidstest.
- 4. Een kandidaat die een modulaire opleiding voor CPL(H) wenst te volgen, moet alle stadia van het onderricht binnen een aaneengesloten goedgekeurde trainingsopleiding afronden zoals opgezet door een ATO. Het theorieonderwijs mag worden gegeven aan een ATO die alleen theorieonderwijs verzorgt.

5. De cursus moet het volgende omvatten:
 - (a) theorieonderwijs op het kennisniveau van CPL(H); en
 - (b) training in visueel- en instrumentvliegen.

THEORIEKENNIS

6. Een goedgekeurde theorieopleiding voor CPL(H) moet ten minste 250 uur onderricht inhouden.

THEORIE-EXAMEN

7. Een kandidaat moet aantonen te beschikken over het kennisniveau dat toepasselijk is voor de bevoegdheden van de houder van een CPL(H).

VLIEGOPLEIDING

8. Kandidaten zonder een IR moeten 30 uur dubbelbesturingsonderricht krijgen, waarvan:
 - (a) 20 uur visuele instructie, waarvan 5 uur mag worden afgelegd in een helikopter FFS of FTD 2/3 of FNPT II, III; en
 - (b) 10 uur instrumentinstructie, waarvan 5 uur mag worden afgelegd in ten minste een helikopter FTD 1 of FNPT I of vleugelvliegtuig.
9. Kandidaten die in het bezit zijn van een geldige IR(H) moeten volledig worden vrijgesteld van het dubbelbesturingsonderricht in instrumentvliegen. Kandidaten die houder zijn van een geldige IR(A) moeten ten minste 5 uur van de instructietijd instrumentvliegen met dubbele besturing afleggen in een helikopter.
10. Kandidaten zonder een kwalificatie voor nachtvliegen in een helikopter moeten aanvullend ten minste 5 uur nachtvlieg instructie ontvangen, waarvan 3 uur dubbelbesturingsonderricht, waaronder ten minste 1 uur overlandnavigatie en 5 solonachtcircuits. Elk circuit moet een start en een landing bevatten.

ERVARING

11. Kandidaten voor een CPL(H) moeten ten minste 185 vlieguren hebben voltooid, met inbegrip van 50 uur als PIC, waarvan 10 uur overlandvluchten als PIC, met inbegrip van één VFR-overlandvlucht van ten minste 185 km (100 NM) gedurende welke vlucht op twee verschillende luchtvaartterreinen, verschillend van het luchtvaartterrein van vertrek, wordt geland tot stilstand.

Uren als PIC in andere luchtvaartuigcategorieën mogen worden meegeteld voor de 185 uur vliegtijd in de volgende gevallen:

- (a) 20 uur in vleugelvliegtuigen, indien de kandidaat houder is van een PPL(A); of
- (b) 50 uur in vleugelvliegtuigen, indien de kandidaat houder is van een CPL(A); of
- (c) 10 uur in TMG's of zweefvliegtuigen; of
- (d) 20 uur in luchtschepen, indien de kandidaat houder is van een PPL(As); of
- (e) 50 uur in luchtschepen, indien de kandidaat houder is van een CPL(As).

VAARDIGHEIDSTEST

12. Na voltooiing van de betreffende vliegopleiding en relevante ervaring moet de kandidaat de vaardigheidstest voor CPL(H) afleggen.

L. Geïntegreerde cursus voor CPL/IR – Luchtschepen

ALGEMEEN

1. Doel van de geïntegreerde opleiding voor CPL(As)/IR is het trainen van bestuurders tot het vaardigheidsniveau dat noodzakelijk is om luchtschepen te bedienen en een CPL(As)/IR te verkrijgen.
2. Een kandidaat die een geïntegreerde opleiding voor CPL(As)/IR wenst te volgen, moet alle stadia van het onderricht binnen één aaneengesloten goedgekeurde trainingsopleiding volbrengen, zoals opgezet door een ATO.
3. Een kandidaat kan tot de training worden toegelaten ofwel als beginner ab-initio, ofwel als een houder van een PPL(As), PPL(A) of PPL(H) afgegeven conform ICAO bijlage 1. In het geval van een beginnende leerling die houder is van een PPL(As), PPL(A) of PPL(H) mag relevante ervaring worden vrijgesteld, tot een maximum van:
 - (a) 10 uur, waarvan maximaal 5 uur dubbelbesturingsonderricht mag zijn; of
 - (b) 15 uur, waarvan maximaal 7 uur dubbelbesturingsonderricht mag zijn, indien een bevoegdverklaring voor nachtvliegen met een luchtschip werd behaald.
4. De cursus moet het volgende omvatten:
 - (a) theorieonderwijs op het kennisniveau van CPL(As) en IR, en de eerste typebevoegdverklaring voor luchtschepen; en
 - (b) training in visueel- en instrumentvliegen.
5. Een kandidaat die nalaat of er niet in slaagt de gehele CPL/IR(As)-opleiding te volbrengen, mag bij de bevoegde instantie het theorie-examen en de vaardigheidstest aanvragen voor een lager bewijs van bevoegdheid en een IR, als aan de toepasselijke eisen is voldaan.

THEORIEKENNIS

6. Een theorieopleiding voor CPL(As)/IR moet ten minste 500 uur onderricht inhouden.

THEORIE-EXAMEN

7. Een kandidaat moet aantonen te beschikken over het kennisniveau dat toepasselijk is voor de bevoegdheden van de houder van een CPL(As) en een IR.

VLIEGOPLEIDING

8. De vliegopleiding moet bestaan uit een totaal van ten minste 80 uur, met inbegrip van alle voortgangstests. Binnen die 80 uur moeten kandidaten ten minste het volgende voltooien:
 - (a) 60 uur dubbelbesturingsonderricht, waarvan:
 - (i) 30 uur visuele instructie die het volgende mag omvatten:
 - (1) 12 uur in een luchtschip FFS, of
 - (2) 10 uur in een luchtschip FTD, of
 - (3) 8 uur in een luchtschip FNPT II/III, of
 - (4) 8 uur in een vleugelvliegtuig, helikopter of TMG;
 - (ii) 30 uur instrumentinstructie die het volgende mag omvatten:
 - (1) maximaal 12 uur in een luchtschip FFS of FTD of FNPT II,III, of

- (2) 6 uur in ten minste een luchtschip FNTD 1 of FNPT I of een vleugelvliegtuig.

Als het luchtschip dat voor de vliegtraining wordt gebruikt van een ander type is dan de FFS gebruikt voor de visuele training, moet de maximale vrijstelling worden beperkt tot 8 uur.

- (b) 20 uur als PIC, waarvan 5 uur als SPIC mag worden uitgevoerd. Ten minste 14 uur solo dag en 1 uur solo nacht moeten worden uitgevoerd;
- (c) 5 uur aan overlandvluchten als PIC, met inbegrip van één VFR-overlandvlucht van in totaal ten minste 90 km (50 NM) gedurende welke vlucht twee landingen tot volledige stilstand moeten worden uitgevoerd op het luchtvaartterreinen van aankomst;
- (d) 5 uur vliegtijd in luchtschepen die 's nachts moeten worden afgerond, met inbegrip van 3 uur dubbelbesturingsonderricht, waarvan ten minste 1 uur overlandnavigatie en 5 solonachtcircuits. Elk circuit moet een start en een landing bevatten;
- (e) 30 uur dubbelbesturingsonderricht in instrumentvliegen waaronder:
- (i) 10 uur instructietijd elementair instrumentvliegen, en
 - (ii) 20 uur IR-training, waarvan ten minste 10 uur in een meermotorig IFR-gecertificeerd luchtschip.

VAARDIGHEIDSTEST

9. Na voltooiing van de betreffende vliegopleiding moet de kandidaat de vaardigheidstest voor CPL(As) afleggen op ofwel een meermotorig ofwel een éénmotorig luchtschip en de IR-vaardigheidstest op een IFR-gecertificeerd meermotorig luchtschip.

M. Geïntegreerde cursus voor CPL – Luchtschepen

ALGEMEEN

1. Doel van de geïntegreerde opleiding tot CPL(As) is het trainen van bestuurders tot het vaardigheidsniveau dat noodzakelijk is voor de afgifte van een CPL(As).
2. Een kandidaat die een geïntegreerde opleiding voor CPL(As) wenst te volgen, moet alle stadia van het onderricht binnen één aaneengesloten goedgekeurde trainingsopleiding volbrengen, zoals opgezet door een ATO.
3. Een kandidaat kan tot de training worden toegelaten ofwel als beginner ab-initio, ofwel als een houder van een PPL(As), PPL(A) of PPL(H) afgegeven conform ICAO bijlage 1. In het geval van een beginnende leerling die houder is van een PPL(As), PPL(A) of PPL(H) mag relevante ervaring worden vrijgesteld, tot een maximum van:
 - (a) 10 uur, waarvan maximaal 5 uur dubbelbesturingsonderricht mag zijn; of
 - (b) 15 uur, waarvan maximaal 7 uur dubbelbesturingsonderricht mag zijn, indien een bevoegdverklaring voor nachtvluchten met een luchtschip werd behaald.
4. De cursus moet het volgende omvatten:
 - (a) theorieonderwijs op het kennisniveau van CPL(As); en
 - (b) training in visueel- en instrumentvliegen.

5. Een kandidaat die nalaat of er niet in slaagt de gehele CPL(As)-opleiding te volbrengen, mag bij de bevoegde instantie het theorie-examen en de vaardigheidstest voor een lager bewijs van bevoegdheid aanvragen, als aan de toepasselijke eisen is voldaan.

THEORIEKENNIS

6. Een goedgekeurde theorieopleiding voor CPL(As) moet ten minste 350 uur onderricht inhouden of 200 uur indien de kandidaat houder is van een PPL.

THEORIE-EXAMEN

7. Een kandidaat moet aantonen te beschikken over het kennisniveau dat toepasselijk is voor de bevoegdheden van de houder van een CPL(As).

VLIEGOPLEIDING

8. De vliegopleiding moet bestaan uit een totaal van ten minste 50 uur, waarin alle voortgangstests opgenomen moeten zijn en waarvan de simulatortijd hoogstens 5 uur mag zijn. Binnen die totale 50 uur moeten kandidaten ten minste het volgende voltooien:
 - (a) 30 uur dubbelbesturingsonderricht waarvan maximaal 5 uur simulatortijd mag zijn;
 - (b) 20 uur als PIC;
 - (c) 5 uur overlandvluchten met dubbele besturing;
 - (d) 5 uur aan overlandvluchten als PIC, met inbegrip van één VFR-overlandvlucht van in totaal ten minste 90 km (50 NM) gedurende welke vlucht twee landingen tot volledige stilstand moeten worden uitgevoerd op het luchtvaartterreinen van aankomst;
 - (e) 5 uur vliegtijd in luchtschepen die 's nachts moeten worden afgerond, met inbegrip van 3 uur dubbelbesturingsonderricht, waarvan ten minste 1 uur overlandnavigatie en 5 solonachtcircuits. Elk circuit moet een start en een landing bevatten;
 - (f) 10 uur dubbelinstructietijd in instrumentvliegen, waarvan ten minste 5 uur in een luchtschip.

VAARDIGHEIDSTEST

9. Na voltooiing van de betreffende vliegopleiding moet de kandidaat de vaardigheidstest voor CPL(As) afleggen.

N. Modulaire cursus voor CPL – Luchtschepen

ALGEMEEN

1. Doel van de modulaire opleiding voor CPL(As) is houders van een PPL(As) te trainen tot een niveau van vaardigheid dat noodzakelijk is voor de afgifte van een CPL(As).
2. Alvorens te beginnen met een modulaire opleiding voor een CPL(As) moet een kandidaat:
 - (a) houder zijn van een PPL(As) afgegeven conform ICAO bijlage 1;
 - (b) 200 vliegunten hebben voltooid als bestuurder van luchtschepen, waarvan 100 uur als PIC met inbegrip van 50 uur overlandvluchten.

3. Een kandidaat die een modulaire opleiding voor CPL(As) wenst te volgen, moet alle stadia van het onderricht binnen een aaneengesloten goedgekeurde trainingsopleiding afronden zoals opgezet door een ATO. Het theorieonderwijs mag worden gegeven aan een ATO die alleen theorieonderwijs verzorgt.
4. De cursus moet het volgende omvatten:
 - (a) theorieonderwijs op het kennisniveau van CPL(As); en
 - (b) training in visueel- en instrumentvliegen.

THEORIEKENNIS

5. Een goedgekeurde theorieopleiding voor CPL(As) moet ten minste 250 uur onderricht inhouden.

THEORIE-EXAMEN

6. Een kandidaat moet aantonen te beschikken over het kennisniveau dat toepasselijk is voor de bevoegdheden van de houder van een CPL(As).

VLIEGOPLEIDING

7. Kandidaten zonder een IR moeten 20 uur dubbelbesturingsonderricht krijgen, waarvan:
 - (a) 10 uur visuele instructie, waarvan 5 uur mag worden afgelegd in een luchtschip FFS of FTD 2/3 of FNPT II, III; en
 - (b) 10 uur instrumentinstructie, waarvan 5 uur mag worden afgelegd in ten minste een luchtschip FTD 1 of FNPT I of vleugelvliegtuig.
8. Kandidaten die houder zijn van een geldige IR(As) moeten volledig worden vrijgesteld van het dubbelbesturingsonderricht in instrumentvliegen. Kandidaten die houder zijn van een geldige IR in een andere luchtvaartuigcategorie moeten ten minste 5 uur van de instructietijd instrumentvliegen met dubbele besturing afleggen in een luchtschip.
9. Kandidaten zonder een kwalificatie voor nachtvliegen in een luchtschip moeten aanvullend ten minste 5 uur nachtvlieg instructie ontvangen, waarvan 3 uur dubbelbesturingsonderricht, waaronder ten minste 1 uur overlandnavigatie en 5 solonachtcircuits. Elk circuit moet een start en een landing bevatten.

ERVARING

10. Kandidaten voor een CPL(As) moeten ten minste 250 vlieguren hebben voltooid in luchtschepen, met inbegrip van 125 uur als PIC, waarvan 50 uur overlandvluchten als PIC, met inbegrip van één VFR-overlandvlucht van ten minste 90 km (50 NM) gedurende welke vlucht moeten worden geland tot stilstand op het luchtvaartterrein van bestemming.

Uren als PIC in andere luchtvaartuigcategorieën mogen worden meegeteld voor de 185 uur vliegtijd in de volgende gevallen:

- (a) 30 uur in vleugelvliegtuigen of helikopters, indien de kandidaat houder is van een PPL(A) respectievelijk een PPL(H); of
- (b) 60 uur in vleugelvliegtuigen of helikopters, indien de kandidaat houder is van een CPL(A) respectievelijk een CPL(H); of
- (c) 10 uur in TMG's of zweefvliegtuigen; of

(d) 10 uur in luchtballonnen.

VAARDIGHEIDSTEST

11. Na voltooiing van de betreffende vliegopleiding en relevante ervaring moet de kandidaat de vaardigheidstest voor CPL(As) afleggen.

BIJLAGE 4

Vaardigheidstest voor de afgifte van een CPL

A. Algemeen

1. Een kandidaat voor een vaardigheidstest voor CPL moet instructie hebben gekregen op hetzelfde type/klasse vliegtuig dat bij de test zal worden gebruikt.
2. Een kandidaat moet slagen voor alle toepasselijke secties van de vaardigheidstest. Indien een kandidaat zakt voor een item van een sectie, is hij gezakt voor de hele sectie. Wanneer een kandidaat zakt voor meer dan één sectie moet hij/zij de volledige test opnieuw afleggen. Een kandidaat die slechts voor één sectie zakt, moet enkel de betreffende sectie herhalen. Wanneer hij/zij zakt voor een sectie van de herkansingstest, daarbij inbegrepen die secties die bij een eerdere poging werden behaald, moet de kandidaat de gehele test overdoen. Alle toepasselijke secties van de vaardigheidstest moeten binnen de 6 maanden zijn afgerond. Kandidaten die niet slagen voor alle toepasselijke secties van de test na twee pogingen, moeten verdere training volgen.
3. Als gevolg van elke vaardigheidstest waarvoor men is gezakt, kan verdere training vereist zijn. Er is geen limiet voor het aantal vaardigheidstests waaraan een kandidaat mag deelnemen.

UITVOERING VAN DE TEST

4. Indien de kandidaat verkiest de vaardigheidstest te beëindigen om redenen die door de vliegexaminator (FE) als ongegrond worden beschouwd, moet de kandidaat de hele vaardigheidstest overdoen. Wanneer de test wordt beëindigd om redenen die de FE gegrond acht, moeten slechts de niet afgeronde secties in een latere vlucht worden getoetst.
5. Naar goeddunken van de FE, mag elke manoeuvre of procedure van de test éénmaal door de kandidaat worden herhaald. De FE mag de test in elk stadium stopzetten indien wordt geoordeeld dat de vliegvaardigheid, waarvan de kandidaat blijkt geeft, een volledige nieuwe test vereist.
6. Van de kandidaat wordt verlangd met het vliegtuig te vliegen vanaf een positie van waaruit de functies van een PIC kunnen worden uitgevoerd en de test af te leggen alsof er geen ander lid van het boordpersoneel aanwezig is. De verantwoordelijkheid voor de vlucht zal worden toegewezen volgens de nationale voorschriften.
7. Een kandidaat moet aan de FE de verrichte controles en werkzaamheden meedelen, daarbij inbegrepen de identificatie van radiofaciliteiten. Controles moeten worden uitgevoerd conform de checklist voor het vliegtuig waarop de test wordt afgenomen. Van de kandidaat wordt verlangd dat hij tijdens de vluchtvoorbereiding voor de test de vermogensinstellingen en snelheden vaststelt. De prestatiegegevens inzake de start, nadering en landing moeten door de kandidaat worden berekend conform het handboek operaties of vlieghandboek voor het gebruikte luchtvaartuig.
8. De FE mag geen aandeel hebben in de operatie van het vliegtuig behalve wanneer zijn tussenkomst noodzakelijk is in het belang van de veiligheid of om onaanvaardbare vertraging voor ander verkeer te vermijden.

B. Inhoud van de vaardigheidstest voor de afgifte van een CPL – Vleugelvliegtuigen

1. Het voor de vaardigheidstest gebruikte vleugelvliegtuig moet voldoen aan de eisen voor trainingsvliegtuigen en moet zijn gecertificeerd voor vervoer van ten minste vier personen, en beschikken over een propeller met variabele spoed en een intrekbaar landingsgestel.
2. De te vliegen route zal door de FE worden gekozen en de bestemming moet een gecontroleerd luchtvaartterrein zijn. De kandidaat zal verantwoordelijk zijn voor de vluchtplanning en moet er zorg voor dragen dat de uitrusting en documentatie ten behoeve van de uitvoering van de vlucht zich aan boord bevinden. De vlucht moet ten minste 90 minuten duren.
3. De kandidaat dient blijk te geven van de vaardigheid om:
 - (a) het vleugelvliegtuig binnen zijn limieten te bedienen;
 - (b) alle manoeuvres soepel en nauwkeurig uit te voeren;
 - (c) blijk te geven van goed inzicht en vliegerschap;
 - (d) luchtvaartkundige kennis toe te passen; en
 - (e) te allen tijde het vleugelvliegtuig onder controle te houden zodat de succesvolle afloop van een procedure of manoeuvre op geen enkel moment ernstig in twijfel wordt getrokken.

TOEGESTANE AFWIJKINGEN BIJ DE VLIEGTEST

4. De onderstaande limieten zijn van toepassing, met een marge voor turbulente weersomstandigheden en de kenmerken voor het hanteren en de prestaties van het gebruikte vleugelvliegtuig.

Hoogte

normale vlucht	±100 voet
met gesimuleerde motorstoring	±150 voet

Het volgen van grondkoersen m.b.v. radiohulpmiddelen ±5°

Koers

normale vlucht	±10°
met gesimuleerde motorstoring	±15°

Snelheid

start en nadering	±5 knopen
alle andere vluchtonderdelen	±10 knopen

INHOUD VAN DE TEST

5. Onderdelen in sectie 2 (c) en (e)(iv), en de gehele secties 5 en 6 mogen worden uitgevoerd in een FNPT II of een FFS.

Gebruik van de checklists van het vleugelvliegtuig, vliegerschap, besturen van het vliegtuig met behulp van visuele referenties buiten, procedures voor het voorkomen van ijsafzetting / het verwijderen van ijs en de beginselen van het omgaan met dreiging en fouten zijn van toepassing in alle secties.

SECTIE 1 — HANDELINGEN VOORAFGAAND AAN DE VLUCHT EN VERTREK	
a	Vluchtvoorbereiding, waaronder begrepen: Vluchtplanning, documentatie, bepaling van massa en zwaartepuntsligging, meteo-instructies, NOTAM's
b	Vliegtuiginspectie en -onderhoud
c	Taxiën en opstijgen
d	Prestatieoverwegingen en trim
e	Manoeuvres op het luchtvaartterrein en in het verkeerspatroon
f	Vertrekprocedure, hoogtemeterinstelling, vermijding van botsingen (uitkijken)
g	Contact met ATC – dienovereenkomstig handelen, R/T-procedures
SECTIE 2 – ALGEMENE VLIEGTECHNIEK	
a	Besturing van het vliegtuig met behulp van visuele referenties buiten het vliegtuig, waaronder begrepen rechtlijnig en horizontaal vliegen, klimmen, dalen, uitkijken
b	Vlucht op kritisch lage vliegsnelheid inclusief het herkennen van en herstellen uit beginnend en volledig overtrekken
c	Bochten, inclusief bochten in landingsconfiguratie. Steile bochten van 45°
d	Vlucht op kritisch hoge vliegsnelheden inclusief het herkennen van en herstellen uit spiraalduikvluchten
e	Vlucht uitsluitend op instrumenten, waaronder begrepen: (i) horizontale vlucht, kruisvluchtconfiguratie, beheersen van koers, hoogte en vliegsnelheid (ii) bochten in de klim- en daalvlucht met 10° – 30° dwarshelling (iii) herstellen vanuit ongewone vliegstanden (iv) beperkt instrumentenpaneel
f	Contact met ATC – dienovereenkomstig handelen, R/T-procedures

SECTIE 3 — PROCEDURES "EN ROUTE"	
a	Besturing van het vliegtuig met behulp van visuele referenties buiten het vliegtuig, waaronder begrepen kruisvluchtconfiguratie en afstands- / enduranceoverwegingen
b	Oriëntatie, kaartlezen
c	Hoogte, snelheid, koers, uitkijken
d	Hoogtemeterinstelling. Contact met ATC – dienovereenkomstig handelen, R/T-procedures
e	Bewaken van vluchtvoortgang, vluchtjournaal, brandstofverbruik, beoordelen van grondkoersfout en opnieuw instellen van de juiste grondkoers
f	Observeren van weersomstandigheden, beoordelen van weersverwachtingen, uitwijkplanning
g	Het volgen van grondkoersen, plaatsbepaling (NDB of VOR), identificatie van faciliteiten (instrumentvliegen). Het tot uitvoering brengen van een uitwijkplan naar een uitwijkhaven (vliegen op zicht)
SECTIE 4 — PROCEDURES BIJ NADERING EN LANDING	
a	Aankomstprocedures, hoogtemeterinstelling, controles, uitkijken
b	Contact met ATC – dienovereenkomstig handelen, R/T-procedures
c	Doorstartactie vanaf geringe hoogte
d	Normale landing, landing bij dwarswind (bij geschikte omstandigheden)
e	Landing op kort veld
f	Glijlanding (alleen éénmotorig)
g	Landing zonder gebruik te maken van vleugelkleppen
h	Acties na de vlucht

SECTIE 5 — ABNORMALE PROCEDURES EN NOODPROCEDURES	
Deze sectie kan worden gecombineerd met secties 1 t/m 4	
a	Gesimuleerde motorstoring na het opstijgen (op veilige hoogte), gebruikelijke procedure bij brand
b	Storingen in de uitrusting Inclusief het op alternatieve wijze neerlaten van het landingsgestel, het uitvallen van de stroomvoorziening en van de remmen
c	Noodlanding (gesimuleerd)
d	Contact met ATC – dienovereenkomstig handelen, R/T-procedures
e	Mondeling gestelde vragen
SECTIE 6 — GESIMULEERDE ASYMMETRISCHE VLUCHT EN RELEVANTE ITEMS VOOR EEN KLASSE / TYPE	
Deze sectie kan worden gecombineerd met secties 1 t/m 5	
a	Gesimuleerde motorstoring gedurende de start (op veilige hoogte, tenzij uitgevoerd in een FFS)
b	Asymmetrische nadering en doorstart
c	Asymmetrische nadering en landing, waarbij het vliegtuig volledig tot stilstand wordt gebracht
d	Afzetten en herstarten van de motor
e	Contact met ATC – dienovereenkomstig handelen, R/T-procedures, vliegerschap

f	Te bepalen door de FE – elk relevant item van de vaardigheidstest voor een klasse- / typebevoegdverklaring, waaronder begrepen, indien van toepassing: (i) vliegtuigsystemen inclusief het werken met de automatische piloot (ii) werking van het systeem om de cabine op druk te brengen (iii) gebruik van het systeem voor ijsverwijdering en het systeem ter voorkoming van ijsafzetting
g	Mondeling gestelde vragen

C. Inhoud van de vaardigheidstest voor de afgifte van een CPL – Helikopters

1. De voor de vaardigheidstest gebruikte helikopter moet voldoen aan de eisen voor trainingshelikopters.
2. De te vliegen route en het gebied zullen door de FE worden gekozen en het vliegwerk op lage hoogte en het stilhangen (hoveren) moet plaatsvinden op een goedgekeurd luchtvaartterrein / oefenterrein. De voor sectie 3 gebruikte routes mogen eindigen op het luchtvaartterrein van vertrek of op een ander luchtvaartterrein en één bestemming moet een gecontroleerd luchtvaartterrein zijn. De vaardigheidstest mag in 2 vluchten worden afgelegd. De vlucht(en) moet(en) in totaal ten minste 90 minuten duren.
3. De kandidaat dient blijk te geven van de vaardigheid om:
 - (a) de helikopter binnen zijn limieten te bedienen;
 - (b) alle manoeuvres soepel en nauwkeurig uit te voeren;
 - (c) blijk te geven van goed inzicht en vliegerschap;
 - (d) luchtvaartkundige kennis toe te passen; en
 - (e) te allen tijde de helikopter onder controle te houden zodat de succesvolle afloop van een procedure of manoeuvre op geen enkel moment ernstig in twijfel wordt getrokken.

TOEGESTANE AFWIJKINGEN BIJ DE VLIEGTEST

4. De onderstaande limieten zijn van toepassing, met een marge voor turbulente weersomstandigheden en de kenmerken voor het hanteren en de prestaties van de gebruikte helikopter.

Hoogte

normale vlucht ± 100 voet

gesimuleerde ernstige noodsituatie ± 150 voet

Het volgen van grondkoersen m.b.v. radiohulpmiddelen $\pm 10^\circ$

Koers

normale vlucht $\pm 10^\circ$

gesimuleerde ernstige noodsituatie $\pm 15^\circ$

Snelheid

start en nadering meermotorig ±5 knopen

alle andere vluchtonderdelen ±10 knopen

Gronddrift

T.O. stilhangen (hoveren) I.G.E. ±3 voet

landing geen zijwaartse of achterwaartse beweging

INHOUD VAN DE TEST

5. Items uit sectie 4 mogen worden uitgevoerd op een helikopter FNPT of een helikopter FFS. Gebruik van de checklists van de helikopter, vliegerschap, besturen van de helikopter met behulp van visuele referenties buiten, procedures voor het voorkomen van ijsafzetting en de beginselen van het omgaan met dreiging en fouten zijn van toepassing in alle secties.

SECTIE 1 — CONTROLES EN PROCEDURES VOOR EN NA DE VLUCHT	
a	Kennis van de helikopter, (bijv. technisch verslag, brandstof, massa en zwaartepuntsligging, prestaties), vluchtplanning, documentatie, NOTAM's, weer
b	Inspectie / actie voor de vlucht, locatie van onderdelen en doel ervan
c	Cockpitinspectie, startprocedure
d	Controles van de communicatie- en navigatie-uitrusting, het selecteren en instellen van frequenties
e	Procedure voor het opstijgen, R/T-procedure, contact met ATC en het dienovereenkomstig handelen
f	Parkeren, afzetten en procedure na de vlucht
SECTIE 2 — STILHANGMANOEUVRES, BEDIENING VOOR GEVORDERDEN EN IN KRAPPE RUIMTEN	
a	Start en landing (loskomen en neerkomen)
b	Taxiën, luchttaxiën
c	Stilhangen (hoveren) op de plaats met tegen- / dwars- / rugwind
d	Draaien (wenden) tijdens het stilhangen (hoveren), 360° links- en rechtsom ("spot turns")
e	Manoeuvreren in voorwaartse, zijwaartse en achterwaartse richting tijdens het stilhangen (hoveren)
f	Gesimuleerde motorstoring vanuit het stilhangen (hoveren)
g	Snelle stops met tegen- en meewind
h	Landingen en starts op glooiingen / ongeprepareerde landingsplaatsen

i	Starts (diverse profielen)
j	Dwarswind-, rugwindstart (indien uitvoerbaar)
k	Start bij maximale startmassa (werkelijk of gesimuleerd)
l	Naderingen (diverse profielen)
m	Start en landing met beperkt vermogen
n	Autorotaties, (FE moet twee items kiezen uit – Elementair, maximaal bereik, lage snelheid, en 360°-bochten)
o	Autorotatielanding
p	Oefening noodlanding met herstel van vermogen
q	Vermogenscontroles, verkenningstechniek, naderings- en vertrektechniek
SECTIE 3 — NAVIGATIE — PROCEDURES "EN ROUTE"	
a	Navigatie en oriëntatie op diverse hoogten, kaartlezen
b	Hoogte boven gemiddeld zeeniveau / hoogte, snelheid, aanhouden van luchtkoers, inachtneming van luchtruim, hoogtemeterinstelling
c	Bewaking van vluchtvoortgang, vluchtlog, brandstofverbruik, endurance, ETA, schatting van de grondkoersafwijking en het weer oppikken van de juiste grondkoers, instrumentbewaking
d	Observeren van weersomstandigheden, uitwijkplanning
e	Het volgen van grondkoersen, plaatsbepaling (NDB en/of VOR), identificatie van faciliteiten
f	Contact met ATC en inachtneming van de voorschriften, enz.
SECTIE 4 — Vliegprocedures en -manoeuvres op uitsluitend instrumenten	
a	Horizontale vlucht, beheersen van koers, hoogte boven zeeniveau / hoogte en snelheid
b	Standaardbochten in het horizontale vlak ("rate 1") op gespecificeerde koersen, 180° tot 360° linksom en rechtsom
c	Klimmen en dalen, inclusief bochten met rate 1 op gespecificeerde koersen
d	Herstellen vanuit ongewone vliegstanden
e	Bochten met 30° dwarshelling, linksom en rechtsom over 90°

SECTIE 5 — ABNORMALE EN NOODPROCEDURES (GESIMULEERD WAAR NODIG)	
Noot (1): In die gevallen waar de test wordt uitgevoerd op een meermotorige helikopter moet de gebruikelijke procedure voor een gesimuleerde motorstoring, inclusief een nadering en landing op één motor in de test worden opgenomen.	
Noot (2): De FE moet uit de volgende oefeningen 4 items kiezen:	
a	Motorstoringsen, inclusief uitval van de reguleur, ijsvorming in de carburateur / motor, smeersysteem, voor zover van toepassing
b	Storing in het brandstofsysteem
c	Storing in het elektrische systeem
d	Storing in het hydraulische systeem, inclusief nadering en landing zonder hydraulica, voor zover van toepassing
e	Storing van de hoofdrotor en/of het tegenkoppelsysteem (alleen FFS of bespreking)
f	Gebruikelijke procedures bij brand, inclusief rookbeheersing en -verwijdering, voor zover toepasselijk
g	Andere abnormale en noodprocedures zoals geschetst in het betreffende vlieghandboek, waaronder begrepen die voor meermotorige helikopters: Gesimuleerde motorstoring bij de start: afgebroken start bij of vóór TDP of veilige noodlanding bij of vóór DPATO, kort na TDP of DPATO. Landing met gesimuleerde motorstoring: landing of doorstart volgend op motorstoring vóór LDP of DPBL, na motorstoring na LDP of veilige noodlanding na DPBL.

D. Inhoud van de vaardigheidstest voor de afgifte van een CPL – Luchtschepen

1. Het voor de vaardigheidstest gebruikte luchtschip moet voldoen aan de eisen voor trainingsluchtschepen.
2. De te vliegen route en het gebied zullen door de FE worden gekozen. De voor sectie 3 gebruikte routes mogen eindigen op het luchtvaartterrein van vertrek of op een ander luchtvaartterrein en één bestemming moet een gecontroleerd luchtvaartterrein zijn. De vaardigheidstest mag in 2 vluchten worden afgelegd. De vlucht(en) moet(en) in totaal ten minste 60 minuten duren.
3. De kandidaat dient blijk te geven van de vaardigheid om:
 - (a) het luchtschip binnen zijn limieten te bedienen;
 - (b) alle manoeuvres soepel en nauwkeurig uit te voeren;
 - (c) blijk te geven van goed inzicht en vliegerschap;

- (d) luchtvaartkundige kennis toe te passen; en
- (e) te allen tijde het luchtschip onder controle te houden zodat de succesvolle afloop van een procedure of manoeuvre op geen enkel moment ernstig in twijfel wordt getrokken.

TOEGESTANE AFWIJKINGEN BIJ DE VliegTEST

4. De onderstaande limieten zijn van toepassing, met een marge voor turbulente weersomstandigheden en de kenmerken voor het hanteren en de prestaties van het gebruikte luchtschip.

Hoogte

- normale vlucht ± 100 voet
- gesimuleerde ernstige noodsituatie ± 150 voet

Het volgen van grondkoersen m.b.v. radiohulpmiddelen $\pm 10^\circ$

Koers

- normale vlucht $\pm 10^\circ$
- gesimuleerde ernstige noodsituatie $\pm 15^\circ$

INHOUD VAN DE TEST

5. Items uit secties 5 en 6 mogen worden uitgevoerd in een luchtschip FNPT of een luchtschip FFS. Gebruik van de checklists van het luchtschip, vliegerschap, besturen van het luchtschip met behulp van visuele referenties buiten, procedures voor het voorkomen van ijsafzetting en de beginselen van het omgaan met dreiging en fouten zijn van toepassing in alle secties.

SECTIE 1 — HANDELINGEN VOORAFGAAND AAN DE VLUCHT EN VERTREK	
a	Vluchtvoorbereiding, waaronder begrepen: Vluchtplanning, documentatie, bepaling van massa en zwaartepuntsligging, meteo-instructies, NOTAM's
b	Luchtschipinspectie en -onderhoud
c	Afmeerprocedure, manoeuvreren boven de grond en start
d	Prestatieoverwegingen en trim
e	Manoeuvres op het luchtvaartterrein en in het verkeerspatroon
f	Vertrekprocedure, hoogtemeterinstelling, vermijding van botsingen (uitkijken)
g	Contact met ATC – dienovereenkomstig handelen, R/T-procedures

SECTIE 2 — ALGEMENE VliegTECHNIEK

a	Besturing van het luchtschip met behulp van visuele referenties buiten het vliegtuig, waaronder begrepen rechtlijnig en horizontaal vliegen, klimmen, dalen, uitkijken
b	Vliegen op drukhoogte
c	Bochten
d	Scherp dalen en stijgen
e	Vlucht uitsluitend op instrumenten, waaronder begrepen: (i) horizontale vlucht, beheersen van koers, hoogte en vliegsnelheid (ii) bochten in de klim- en daalvlucht (iii) herstellen vanuit ongewone vliegstanden (iv) beperkt instrumentenpaneel
f	Contact met ATC – dienovereenkomstig handelen, R/T-procedures

SECTIE 3 — PROCEDURES "EN ROUTE"

a	Besturing van het luchtschip met behulp van visuele referenties buiten het vliegtuig, afstands- / enduranceoverwegingen
b	Oriëntatie, kaartlezen
c	Hoogte, snelheid, koers, uitkijken
d	Hoogtemeterinstelling, contact met ATC – dienovereenkomstig handelen, R/T-procedures
e	Bewaken van vluchtvoortgang, vluchtjournaal, brandstofverbruik, beoordelen van grondkoersfout en opnieuw instellen van de juiste grondkoers
f	Observeren van weersomstandigheden, beoordelen van weersverwachtingen, uitwijkplanning
g	Het volgen van grondkoersen, plaatsbepaling (NDB of VOR), identificatie van faciliteiten (instrumentvliegen). Het tot uitvoering brengen van een uitwijkplan naar een uitwijkhaven (vliegen op zicht)

SECTIE 4 — PROCEDURES BIJ NADERING EN LANDING

a	Aankomstprocedures, hoogtemeterinstelling, controles, uitkijken
b	Contact met ATC – dienovereenkomstig handelen, R/T-procedures
c	Doorstartactie vanaf geringe hoogte
d	Normale landing
e	Landing op kort veld
f	Glijlanding (alleen éénmotorig)
g	Landing zonder gebruik te maken van vleugelkleppen
h	Acties na de vlucht

SECTIE 5 — ABNORMALE PROCEDURES EN NOODPROCEDURES

Deze sectie kan worden gecombineerd met secties 1 t/m 4

a	Gesimuleerde motorstoring na het opstijgen (op veilige hoogte), gebruikelijke procedure bij brand
b	Storingen in de uitrusting
c	Noodlanding (gesimuleerd)
d	Contact met ATC – dienovereenkomstig handelen, R/T-procedures
e	Mondeling gestelde vragen

SECTIE 6 — RELEVANTE ITEMS VOOR EEN KLASSE / TYPE

Deze sectie kan worden gecombineerd met secties 1 t/m 5

a	Gesimuleerde motorstoring gedurende de start (op veilige hoogte, tenzij uitgevoerd in een FFS)
---	--

b	Nadering en doorstart met uitgevallen motor(en)
c	Nadering en landing tot volledige stilstand met uitgevallen motor(en)
d	Storingen in het druksysteem van de ballon
e	Contact met ATC – dienovereenkomstig handelen, R/T-procedures, vliegerschap
f	Te bepalen door de FE – elk relevant item van de vaardigheidstest voor een klasse- / typebevoegdverklaring, waaronder begrepen, indien van toepassing: (i) luchtschipsystemen (ii) werking van het druksysteem van de ballon
g	Mondeling gestelde vragen

BIJLAGE 5

Geïntegreerde trainingscursus voor MPL

ALGEMEEN

1. Het doel van de geïntegreerde MPL-opleiding is het trainen van bestuurders tot het niveau van bekwaamheid dat noodzakelijk is om hen in staat te stellen onder VFR en IFR dienst te doen als tweede bestuurder van een meervlieger-gecertificeerd meermotorig vleugelvliegtuig met turbinemotoren, geschikt voor luchtvervoer en om een MPL te verkrijgen.
2. Goedkeuring voor een MPL-trainingscursus zal alleen worden verleend aan een ATO die deel uitmaakt van een operator voor commercieel luchtvervoer die is gecertificeerd conform Deel MS en de toepasselijke vluchtuitvoeringseisen of aan een ATO met een specifieke regeling met een dergelijke operator. Het bewijs van bevoegdheid zal tot die specifieke operator worden beperkt tot na voltooiing van de conversieopleiding van de operator.
3. Een kandidaat die een geïntegreerde opleiding voor MPL wenst te volgen, moet alle stadia van het onderricht binnen één aaneengesloten goedgekeurde trainingsopleiding volbrengen aan een ATO. De opleiding moet op vakbekwaamheid zijn gebaseerd en in een operationele meervliegeromgeving worden uitgevoerd.
4. Een kandidaat zal alleen als een beginner ab-initio tot de opleiding worden toegelaten.
5. De cursus moet het volgende omvatten:
 - (a) theorieonderwijs op het kennisniveau van ATPL(A);
 - (b) training in visueel- en instrumentvliegen;
 - (c) MCC-training voor vluchtuitvoeringen in meervlieger-gecertificeerde vleugelvliegtuigen; en
 - (d) training voor de typebevoegdverklaring.
6. Een kandidaat die nalaat of er niet in slaagt de gehele MPL-opleiding te volbrengen, mag bij de bevoegde instantie het theorie-examen en de vaardigheidstest aanvragen voor een lager bewijs van bevoegdheid en een IR, als aan de toepasselijke eisen is voldaan.

THEORIEKENNIS

7. Een goedgekeurde theorieopleiding voor MPL moet ten minste 750 uur onderricht inhouden op het kennisniveau van ATPL(A), evenals uren die nodig zijn voor het theorieonderwijs voor de betreffende typebevoegdverklaring, in overeenstemming met subdeel H.

VLIEGOPLEIDING

8. De vliegopleiding moet bestaan uit een totaal van ten minste 240 uur, samengesteld uit uren als PF en PNF, met reële en gesimuleerde vluchten, en de volgende 4 trainingsfasen bestrijken:
 - (a) Fase 1 — Essentiële vliegvaardigheden
Specifieke elementaire éénvliegertraining in een vleugelvliegtuig.
 - (b) Fase 2 — Elementair

Introductie tot meervliegeroperaties en instrumentvliegen.

(c) Fase 3 — Voortgezet

Toepassing van meervliegeroperaties op een meermotorig vleugelvliegtuig met turbinemotoren en groot prestatievermogen conform Deel 21.

(d) Fase 4 — Gevorderd

Opleiding voor een typebevoegdverklaring in een omgeving die op een luchtvaartmaatschappij gericht is.

Vliegervaring tijdens werkelijke vluchten moet alle ervaringseisen omvatten van subdeel H, training in het herstellen van abrupte verstoringen (upset recovery), nachtvliegen, vliegen op uitsluitend instrumenten en ervaring vereist voor het verkrijgen van het essentiële vliegerschap.

De MCC-eisen moeten in de desbetreffende fasen hierboven worden verwerkt.

Training in asymmetrisch vliegen moet hetzij in een vleugelvliegtuig, hetzij in een FFS worden gegeven.

9. Elke opleidingsfase in de vlieg instructiesyllabus moet zijn samengesteld uit zowel instructie in onderbouwende kennis als praktische trainingssecties.
10. De trainingscursus moet een continu evaluatieproces van de trainingssyllabus omvatten alsmede een continue beoordeling van de leerlingen die de syllabus navolgen. Evaluatie moet garanderen dat:
 - (a) de vakbekwaamheden en de daarmee samenhangende beoordeling relevant zijn voor de taak van een tweede bestuurder van een meervlieger-gecertificeerd vleugelvliegtuig; en
 - (b) de leerlingen de noodzakelijke vakbekwaamheden op een geleidelijk beter wordende en bevredigende wijze verwerven.
11. De trainingscursus moet om vakbekwaamheid te garanderen ten minste 12 starts en landingen omvatten. Deze starts en landingen moeten onder toezicht van een instructeur worden uitgevoerd in een vleugelvliegtuig waarvoor de typebevoegdverklaring moet worden afgegeven.

BEOORDELINGSNIVEAU

12. De kandidaat voor MPL moet bevredigende prestaties hebben laten zien in alle 9, in paragraaf 13 hieronder gespecificeerde vakbekwaamheidsonderdelen op het niveau voor gevorderden dat vereist is om als tweede bestuurder in een meervlieger-gecertificeerd vleugelvliegtuig met turbinemotoren, onder visuele en instrumentomstandigheden dienst te doen en samen te werken. De beoordeling moet bevestigen dat het vliegtuig of de situatie te allen tijde op zodanige wijze onder controle wordt gehouden dat het succesvolle resultaat van een procedure of manoeuvre wordt gegarandeerd. De kandidaat moet consequent de kennis, vaardigheden en houding laten zien, die vereist zijn voor de veilige bediening van het betreffende type vleugelvliegtuig, zoals gespecificeerd in de MPL-prestatiecriteria.

VAKBEKWAAMHEIDSONDERDELEN

13. De 9 vakbekwaamheidsonderdelen waarin een kandidaat zich moet bewijzen, zijn de volgende:

- (1) toepassen van de beginselen van menselijke prestaties, waaronder begrepen beginselen van het omgaan met dreiging en fouten (threat en error management);
- (2) uitvoeren van de operaties van het vliegtuig op de grond;
- (3) uitvoeren van de start;
- (4) uitvoeren van de klimvlucht;
- (5) uitvoeren van de kruisvlucht;
- (6) uitvoeren van de daalvlucht;
- (7) uitvoeren van de nadering;
- (8) uitvoeren van de landing; en
- (9) bedienen van het vliegtuig na de landing en het uitvoeren van de handelingen na de vlucht.

GESIMULEERDE VLUCHT

14. Minimumeisen voor FSTD's:

(a) Fase 1 — Essentiële vliegvaardigheden

E-training en door de bevoegde instantie goedgekeurde deeltaakapparatuur die de volgende kenmerkende eigenschappen heeft:

- accessoires die verder reiken dan die welke gewoonlijk met desktopcomputers worden geassocieerd, zoals functionele kopieën van een throttle-kwadrant, side-stick, of FMS-toetsenbord; en
- er wordt psychomotoractiviteit gevraagd met een juist gebruik van kracht en timing van reacties.

(b) Fase 2 — Elementair

Een MCC-FNPT II die een universeel meermotorig vleugelvliegtuig met turbinemotoren voorstelt.

(c) Fase 3 — Voortgezet

Een FSTD dat een met een tweede bestuurder te bedienen meermotorig vleugelvliegtuig met turbinemotoren voorstelt en dat is gekwalificeerd tot een aan niveau B gelijkwaardige norm, bovendien inclusief:

- een visueel systeem dat de dag, nacht en schemering nabootst, een over de cockpitruiten doorlopend, minimaal van de waarnemingsrichting afhankelijk gezichtsveld dat elke bestuurder een gezichtsveld geeft van 180° in het horizontale vlak en 40° in het verticale vlak, en
- een nagebootste ATC-omgeving.

(d) Fase 4 — Gevorderd

Een FFS die volledig gelijkwaardig is aan niveau D of niveau C met een verbeterd daglichtnabootsend visueel systeem, inclusief nagebootste ATC-omgeving.

BIJLAGE 6

Modulaire trainingscursus voor IR

A. IR(A) — Modulaire vliegopleiding

ALGEMEEN

1. Doel van de modulaire vliegopleiding voor een IR(A) is het trainen van bestuurders van een luchtvaartuig tot het niveau van vaardigheid dat noodzakelijk is om vleugelvliegtuigen te besturen onder IFR en in IMC. De opleiding bestaat uit twee modules, welke afzonderlijk of gecombineerd mogen worden gevolgd:

- (a) Module elementair instrumentvliegen

Dit omvat 10 uur instrumentvlieg instructie, waarvan maximaal 5 uur simulatortijd in een BITD, FNPT I of II of een FFS mag zijn. Na het voltooien van de module elementair instrumentvliegen, moet aan de kandidaat een opleidingsgetuigschrift worden gegeven.

- (b) Module procedurevliegen op instrumenten

Dit omvat het resterende deel van de opleidingssyllabus voor de IR(A), 40 uur éénmotorige, of 45 uur meermotorige instrumenttijd in opleiding, en de theorieopleiding voor de IR(A).

2. Een kandidaat voor een modulaire IR(A)-opleiding moet houder zijn van een PPL(A) of een CPL(A), met inbegrip van de bevoegdheid om 's nachts te vliegen. Een kandidaat voor de module procedurevliegen op instrumenten, die niet in het bezit is van een CPL(A), moet houder zijn van een opleidingsgetuigschrift voor de module elementair instrumentvliegen.

De ATO moet garanderen dat de kandidaat voor een opleiding meermotorige IR(A) die niet in het bezit is geweest van een klasse- of typebevoegdverklaring voor een meermotorig vleugelvliegtuig, de gespecificeerde meermotorige opleiding heeft gekregen conform subdeel H vóórdat met de vliegtraining voor de IR(A)-opleiding wordt begonnen.

3. Van een kandidaat die de module procedurevliegen op instrumenten van een modulaire opleiding voor IR(A) wenst te volgen, zal worden verlangd om alle stadia van het onderricht binnen een aaneengesloten goedgekeurde opleiding te volgen. Alvorens met de module procedurevliegen op instrumenten te beginnen, moet de ATO de vakbekwaamheid van de kandidaat in elementair instrumentvliegen garanderen. Zo nodig moet herhalingstraining worden gegeven.
4. De theorieopleiding dient binnen 18 maanden te zijn voltoerd. De module procedurevliegen op instrumenten en de vaardigheidstest moeten binnen de geldigheidsperiode van de afgelegde theoretische examens worden voltoerd.
5. De cursus moet het volgende omvatten:
 - (a) theorieonderwijs op het kennisniveau van de IR;
 - (b) instructie in instrumentvliegen.

THEORIEKENNIS

6. Een goedgekeurde modulaire IR(A)-opleiding moet ten minste 150 uur theorieonderwijs inhouden.

VLIEGOPLEIDING

7. Een éénmotorige IR(A)-opleiding moet ten minste 50 uur instrumentvliegtijd omvatten in opleiding, waarvan maximaal 20 uur simulatortijd in een FNPT I mag zijn, of maximaal 35 uur in een FFS of FNPT II. Ten hoogste 10 uur aan simulatortijd in een FNPT II of FFS mag worden uitgevoerd in een FNPT I.
8. Een meermotorige IR(A)-opleiding moet ten minste 55 uur instrumentvliegtijd omvatten in opleiding, waarvan maximaal 25 uur simulatortijd in een FNPT I mag zijn, of maximaal 40 uur in een FFS of FNPT II. Ten hoogste 10 uur aan simulatortijd in een FNPT II of FFS mag worden uitgevoerd in een FNPT I. De resterende instructie instrumentvliegen moet ten minste 15 uur in meermotorige vleugelvliegtuigen omvatten.
9. De houder van een éénmotorig IR(A) die ook in het bezit is van een meermotorige type- of klassebevoegdverklaring en voor de eerste maal een meermotorig IR(A) wenst te verkrijgen, moet met goed gevolg een opleiding aan een ATO afsluiten, die ten minste moet bestaan uit 5 uur instructie in instrumentvliegen in meermotorige vliegtuigen, waarvan 3 uur in een FFS of FNPT II mag zijn.
- 10.1 Voor de houder van een CPL(A) of van een opleidingsgetuigschrift voor de module elementair instrumentvliegen kan de totale, in de paragrafen 7 of 8 hierboven vereiste hoeveelheid training met 10 uur worden verminderd.
- 10.2 Voor de houder van een IR(H) kan de totale, in de paragrafen 7 of 8 hierboven vereiste hoeveelheid training met 10 uur worden verminderd.
- 10.3 De totale instrumentvlieg instructie in vleugelvliegtuigen moet voldoen aan paragraaf 7 of 8, voor zover van toepassing.
11. De vlieg oefeningen in voorbereiding op de IR(A)-vaardigheidstest dienen het volgende te omvatten:
 - (a) Module elementair instrumentvliegen: procedures en manoeuvres voor elementair instrumentvliegen die ten minste omvatten:
 - (i) het elementair instrumentvliegen zonder externe visuele referenties:
 - horizontaal vliegen,
 - klimmen,
 - dalen,
 - bochten in horizontale vlucht en tijdens klimmen en dalen;
 - (ii) instrumentpatroon;
 - (iii) steile bocht;
 - (iv) radionavigatie;
 - (v) herstellen vanuit ongewone vliegstanden;
 - (vi) beperkt instrumentenpaneel;
 - (vii) herkennen van en herstellen uit beginnende en volledige overtrek;
 - (b) Module procedurevliegen op instrumenten:
 - (i) procedures vóór de vlucht ten behoeve van IFR-vluchten, waaronder het gebruik van het vlieg handboek en de juiste documenten voor luchtverkeersdiensten bij het voorbereiden van een IFR-vliegplan;

- (ii) de procedure en manoeuvres voor een IFR-vluchtuitvoering onder normale, abnormale en noodomstandigheden, die ten minste het onderstaande beslaan:
 - de overgang van visueel naar instrumentvliegen bij de start,
 - standaard instrumentvertrek- en -aankomstprocedures,
 - "en route" IFR-procedures,
 - wachtprocedures,
 - instrumentnadering tot bepaalde minima,
 - afgebroken-naderingsprocedures,
 - landingen na instrumentnaderingen, inclusief "circling";
- (iii) manoeuvres tijdens de vlucht en bijzondere vluchtkenmerken;
- (iv) indien zulks is vereist, besturing van een meermotorig vleugelvliegtuig tijdens bovengenoemde oefeningen, daarbij inbegrepen het besturen van het vleugelvliegtuig uitsluitend geleid door instrumenten met nabootsing van één niet in werking zijnde motor en motor afzetten en herstarten (deze laatste oefening dient op veilige hoogte te worden uitgevoerd, tenzij uitgevoerd in een FFS of FNPT II).

B. IR(H) — Modulaire vliegopleiding

1. Doel van de modulaire vliegopleiding voor een IR(H) is het trainen van bestuurders van een luchtvaartuig tot het niveau van vaardigheid dat noodzakelijk is om helikopters te besturen onder IFR en in IMC.
2. Een kandidaat voor een modulaire IR(H)-opleiding moet houder zijn van een PPL(H), met inbegrip van de bevoegdheid om 's nachts te vliegen, of een CPL(H) of ATPL(H). Voordat met de instructiefase van de IR(H)-opleiding wordt begonnen, moet de kandidaat houder zijn van de typebevoegdverklaring voor de helikopter die voor de IR(H)-vaardigheidstest wordt gebruikt, of een goedgekeurde opleiding voor de typebevoegdverklaring op dat type hebben afgerond. De kandidaat moet in het bezit zijn van een certificaat voor een met goed gevolg afgeronde MCC-opleiding, indien de vaardigheidstest in een meervliegeromgeving moet worden uitgevoerd.
3. Van een kandidaat die de modulaire opleiding voor IR(H) wenst te volgen, zal worden verlangd om alle stadia van het onderricht binnen een aaneengesloten goedgekeurde opleiding te volgen.
4. De theorieopleiding dient binnen 18 maanden te zijn volbracht. De vlieg instructie en de vaardigheidstest moeten binnen de geldigheidsperiode van de afgelegde theoretische examens worden volbracht.
5. De cursus moet het volgende omvatten:
 - (a) theorieonderwijs op het kennisniveau van de IR;
 - (b) instructie in instrumentvliegen.

THEORIEKENNIS

6. Een goedgekeurde modulaire IR(H)-opleiding moet ten minste 150 uur instructie inhouden.

VLEGOPLEIDING

7. Een IR-opleiding voor een éénmotorige helikopter moet bestaan uit ten minste 50 uur instrumenttijd in opleiding, waarvan:
- (a) hoogstens 20 uur simulatortijd in een FNPT I (H) of (A) mag zijn. Deze 20 uur instructie in een FNPT I (H) of (A) mag worden vervangen door 20 uur instructie voor de IR(H) in een voor deze opleiding goedgekeurd vleugelvliegtuig, of
 - (b) hoogstens 35 uur simulatortijd mag zijn in een helikopter-FTD 2/3, -FNPT II/III of -FFS.

De instructie voor de bevoegdverklaring instrumentvliegen moet ten minste 10 uur in een IFR-gecertificeerde helikopter omvatten.

8. Een IR-opleiding voor een meermotorige helikopter moet bestaan uit ten minste 55 uur instrumenttijd in opleiding, waarvan;
- (a) hoogstens 20 uur simulatortijd in een FNPT I (H) of (A) mag zijn. Deze 20 uur instructie in een FNPT I (H) of (A) mag worden vervangen door 20 uur instructie voor de IR(H) in een voor deze opleiding goedgekeurd vleugelvliegtuig; of
 - (b) hoogstens 40 uur simulatortijd mag zijn in een helikopter-FTD 2/3, -FNPT II/III of -FFS.

De instructie voor de bevoegdverklaring instrumentvliegen moet ten minste 10 uur in een IFR-gecertificeerde meermotorige helikopter omvatten.

- 9.1 Voor houders van een ATPL(H) kan de hoeveelheid theorieonderwijs met 50 uur worden verminderd.
- 9.2 Voor de houder van een IR(A) kan de hoeveelheid training met 10 uur worden verminderd.
10. De vlieg oefeningen in voorbereiding op de IR(H)-vaardigheidstest dienen het volgende te omvatten:

- (a) procedures vóór de vlucht ten behoeve van IFR-vluchten, waaronder het gebruik van het vlieg handboek en de juiste documenten voor luchtverkeersdiensten bij het voorbereiden van een IFR-vliegplan;
- (b) de procedure en manoeuvres voor een IFR-vluchtuitvoering onder normale, abnormale en noodomstandigheden, die ten minste het onderstaande beslaan:
 - (i) de overgang van visueel naar instrumentvliegen bij de start,
 - (ii) standaard instrumentvertrek- en -aankomstprocedures,
 - (iii) "en route" IFR-procedures,
 - (iv) wachtprocedures,
 - (v) instrumentnadering tot bepaalde minima,
 - (vi) afgebroken-naderingsprocedures,
 - (vii) landingen na instrumentnaderingen, inclusief "circling";
- (c) manoeuvres tijdens de vlucht en bijzondere vluchtkenmerken;
- (iv) indien zulks is vereist, besturing van een meermotorige helikopter tijdens bovengenoemde oefeningen, daarbij inbegrepen het besturen van de helikopter

uitsluitend geleid door instrumenten met nabootsing van één niet in werking zijnde motor en motor afzetten en herstarten (deze laatste oefening uitvoeren in een FFS of FNPT II of FTD 2/3).

C. IR(As) — Modulaire vliegopleiding

ALGEMEEN

1. Doel van de modulaire vliegopleiding voor een IR(As) is het trainen van bestuurders van een luchtvaartuig tot het niveau van vaardigheid dat noodzakelijk is om luchtschepen te besturen onder IFR en in IMC. De opleiding bestaat uit twee modules, welke afzonderlijk of gecombineerd mogen worden gevolgd:
 - (a) Module elementair instrumentvliegen
Dit omvat 10 uur instrumentvliegopleiding, waarvan maximaal 5 uur simulatortijd in een BITD, FNPT I of II of een FFS mag zijn. Na het voltooien van de module elementair instrumentvliegen, moet aan de kandidaat een opleidingsgetuigschrift worden gegeven.
 - (b) Module procedurevliegen op instrumenten
Dit omvat het resterende deel van de opleidingsyllabus voor de IR(As), 25 uur instrumenttijd in opleiding, en de theorieopleiding voor de IR(As).
2. Een kandidaat voor een modulaire IR(As)-opleiding moet houder zijn van een PPL(As) met inbegrip van de bevoegdheid om 's nachts te vliegen of een CPL(As). Een kandidaat voor de module procedurevliegen op instrumenten, die niet in het bezit is van een CPL(As), moet houder zijn van een opleidingsgetuigschrift voor de module elementair instrumentvliegen.
3. Van een kandidaat die de module procedurevliegen op instrumenten van een modulaire opleiding voor IR(As) wenst te volgen, zal worden verlangd om alle stadia van het onderricht binnen een aaneengesloten goedgekeurde opleiding te volgen. Alvorens met de module procedurevliegen op instrumenten te beginnen, moet de ATO de vakbekwaamheid van de kandidaat in elementair instrumentvliegen garanderen. Zo nodig moet herhalingstraining worden gegeven.
4. De theorieopleiding dient binnen 18 maanden te zijn voltooid. De module procedurevliegen op instrumenten en de vaardigheidstest moeten binnen de geldigheidsperiode van de afgelegde theoretische examens worden voltooid.
5. De cursus moet het volgende omvatten:
 - (a) theorieonderwijs op het kennisniveau van de IR;
 - (b) instructie in instrumentvliegen.

THEORIEKENNIS

6. Een goedgekeurde modulaire IR(As)-opleiding moet ten minste 150 uur theorieonderwijs inhouden.

VLIEGOPLEIDING

7. Een IR(As)-opleiding moet ten minste 35 uur instrumentvliegtijd omvatten in opleiding, waarvan maximaal 15 uur simulatortijd in een FNPT I mag zijn, of maximaal 20 uur in een FFS of FNPT II. Ten hoogste 5 uur aan simulatortijd in een FNPT II of FFS mag worden uitgevoerd in een FNPT I.

8. Voor de houder van een CPL(As) of van een opleidingsgetuigschrift voor de module elementair instrumentvliegen kan de totale, in de paragraaf 7 vereiste hoeveelheid training met 10 uur worden verminderd. De totale instrumentvlieg instructie in luchtschepen moet voldoen aan paragraaf 7.
9. Als de kandidaat houder is van een IR in een andere categorie van luchtvaartuig, mag de totale hoeveelheid vlieg instructie worden teruggebracht naar 10 uur op luchtschepen.
10. De vlieg oefeningen in voorbereiding op de IR(As)-vaardigheidstest dienen het volgende te omvatten:
 - (a) Module elementair instrumentvliegen:

Procedures en manoeuvres voor elementair instrumentvliegen die ten minste omvatten:

 - (i) het elementair instrumentvliegen zonder externe visuele referenties:
 - horizontaal vliegen,
 - klimmen,
 - dalen,
 - bochten in horizontale vlucht en tijdens klimmen en dalen;
 - (ii) instrumentpatroon;
 - (iii) radionavigatie;
 - (iv) herstellen vanuit ongewone vliegstanden;
 - (v) beperkt instrumentenpaneel;
 - (b) Module procedurevliegen op instrumenten:
 - (i) procedures vóór de vlucht ten behoeve van IFR-vluchten, waaronder het gebruik van het vlieg handboek en de juiste documenten voor luchtverkeersdiensten bij het voorbereiden van een IFR-vliegplan;
 - (ii) de procedure en manoeuvres voor een IFR-vluchtuitvoering onder normale, abnormale en noodomstandigheden, die ten minste het onderstaande beslaan:
 - de overgang van visueel naar instrumentvliegen bij de start,
 - standaard instrumentvertrek- en -aankomstprocedures,
 - "en route" IFR-procedures,
 - wachtprocedures,
 - instrumentnadering tot bepaalde minima,
 - afgebroken-naderingsprocedures,
 - landingen na instrumentnaderingen, inclusief "circling";
 - (iii) manoeuvres tijdens de vlucht en bijzondere vluchtkenmerken;
 - (iv) besturing van een luchtschip tijdens bovengenoemde oefeningen, daarbij inbegrepen het besturen van het luchtschip uitsluitend geleid door instrumenten met nabootsing van één niet in werking zijnde motor en

motor afzetten en herstarten (deze laatste oefening dient op veilige hoogte te worden uitgevoerd, tenzij uitgevoerd in een FFS of FNPT II).

BIJLAGE 7

IR-VAARDIGHEIDSTEST

1. Een kandidaat voor een IR moet instructie hebben genoten op hetzelfde type of klasse luchtvaartuig dat bij de test zal worden gebruikt.
2. Een kandidaat moet slagen voor alle toepasselijke secties van de vaardigheidstest. Indien een kandidaat zakt voor een item van een sectie, is hij gezakt voor de hele sectie. Wanneer een kandidaat zakt voor meer dan één sectie moet hij/zij de volledige test opnieuw afleggen. Een kandidaat die slechts voor één sectie zakt, moet enkel de betreffende sectie herhalen. Wanneer hij/zij zakt voor een sectie van de herkansingstest, daarbij inbegrepen die secties die bij een eerdere poging werden behaald, moet de kandidaat de gehele test overdoen. Alle toepasselijke secties van de vaardigheidstest moeten binnen de 6 maanden zijn afgerond. Kandidaten die niet slagen voor alle toepasselijke secties van de test na twee pogingen, moeten verdere training volgen.
3. Als gevolg van een vaardigheidstest waarvoor men is gezakt, kan verdere training vereist zijn. Er is geen limiet voor het aantal vaardigheidstests waaraan een kandidaat mag deelnemen.

UITVOERING VAN DE TEST

4. De bedoeling van de test is een vlucht in de praktijk na te bootsen. De te vliegen route zal door de examiner worden gekozen. Een wezenlijk onderdeel is de vaardigheid van de kandidaat om de vlucht te plannen en uit te voeren aan de hand van gebruikelijke briefinginformatie. De kandidaat zal verantwoordelijk zijn voor de vluchtplanning en moet er zorg voor dragen dat de uitrusting en documentatie ten behoeve van de uitvoering van de vlucht zich aan boord bevinden. De vlucht moet ten minste 1 uur duren.
5. Indien de kandidaat verkiest de vaardigheidstest te beëindigen om redenen die door de examiner als ongegrond worden beschouwd, moet de kandidaat de hele vaardigheidstest overdoen. Wanneer de test wordt beëindigd om redenen die de examiner gegrond acht, moeten slechts de niet afgeronde secties in een latere vlucht worden getoetst.
6. Naar goeddunken van de examiner, mag elke manoeuvre of procedure van de test éénmaal door de kandidaat worden herhaald. De examiner mag de test in elk stadium stopzetten indien wordt geoordeeld dat de vliegvaardigheid, waarvan de kandidaat blijkt geeft, een volledige nieuwe test vereist.
7. De kandidaat moet met het vliegtuig vliegen vanaf een positie van waaruit de functies van een PIC kunnen worden uitgevoerd en de test af te leggen alsof er geen ander lid van het boordpersoneel aanwezig is. De examiner mag geen aandeel hebben in de operatie van het vliegtuig behalve wanneer zijn tussenkomst noodzakelijk is in het belang van de veiligheid of om onaanvaardbare vertraging voor ander verkeer te vermijden. De verantwoordelijkheid voor de vlucht zal worden toegewezen volgens de nationale voorschriften.
8. Beslissingshoogten (DH / DA), minimumdalingshoogten (MDH / MDA) en het punt waarop de "missed approach" begint, moeten door de kandidaat worden bepaald en de examiner moet daarmee instemmen.

9. Een kandidaat voor een IR moet aan de examinerator de verrichte controles en werkzaamheden meedelen, daarbij inbegrepen de identificatie van radiofaciliteiten. Controles moeten worden uitgevoerd conform de geautoriseerde checklist voor het vliegtuig waarop de test wordt afgenomen. Van de kandidaat wordt verlangd dat hij tijdens de vluchtvoorbereiding voor de test de vermogensinstellingen en snelheden vaststelt. De prestatiegegevens inzake de start, nadering en landing moeten door de kandidaat worden berekend conform het handboek operaties of vlieghandboek voor het gebruikte luchtvaartuig.

TOEGESTANE AFWIJKINGEN BIJ DE VliegTEST

10. De kandidaat dient blijk te geven van de vaardigheid om:
- (a) het luchtvaartuig binnen zijn limieten te bedienen;
 - (b) alle manoeuvres soepel en nauwkeurig uit te voeren;
 - (c) blijk te geven van goed inzicht en vliegerschap;
 - (d) luchtvaartkundige kennis toe te passen; en
 - (e) te allen tijde het luchtvaartuig onder controle te houden zodat de succesvolle afloop van een procedure of manoeuvre op geen enkel moment ernstig in twijfel wordt getrokken.
11. De onderstaande limieten zijn van toepassing, met een marge voor turbulente weersomstandigheden en de kenmerken voor het hanteren en de prestaties van het gebruikte luchtvaartuig.

Hoogte

In het algemeen ± 100 voet
Initiëren van doorstart op beslissingshoogte (DH/DA) +50 voet/-0 voet
Minimumdalingshoogte (MDH) / MAP / hoogte boven gemiddeld zeeniveau +50 voet/-0 voet

Volgen van grondkoersen

M.b.v. radiohulpmiddelen $\pm 5^\circ$
Precisienadering halve schaaluitslag, voor zowel azimut als glijpad

Koers

Alle motoren in werking $\pm 5^\circ$
Met gesimuleerde motorstoring $\pm 10^\circ$

Snelheid

Alle motoren in werking ± 5 knopen
Met gesimuleerde motorstoring +10 knopen/-5 knopen

INHOUD VAN DE TEST

Vleugelvliegtuigen

SECTIE 1 — HANDELINGEN VOORAFGAAND AAN DE VLUCHT EN VERTREK

Gebruik van checklist, vliegerschap, procedures voor het voorkomen van ijs / verwijderen van ijs, enz., zijn op alle secties van toepassing

a	Gebruik van het vlieghandboek (of gelijkwaardig) met name berekening van de prestatie van het luchtvaartuig, massa en zwaartepunt
b	Gebruik van luchtverkeersdienstdocument, weerdocument
c	Vorbereiding van ATC-vliegplan, IFR-vliegplan/journaal
d	Inspectie voorafgaand aan de vlucht
e	Weerminima
f	Taxiën
g	Briefing voor de start, opstijgen
h°	Overgang naar instrumentvliegen
i°	Instrumentvertrekprocedures, hoogtemeterinstelling
j°	Contact met ATC – dienovereenkomstig handelen, R/T-procedures
SECTIE 2 — ALGEMENE HANDELINGEN°	
a	Besturen van het vleugelvliegtuig uitsluitend op instrumenten, inclusief: horizontaal vliegen bij verschillende snelheden, trimmen
b	Bochten tijdens de klim- en daalvlucht met standaardbocht (rate 1)
c	Herstellen uit ongewone vliegstanden, inclusief bochten met constant 45° dwarshelling en steile bochten tijdens het dalen
d*	Herstellen van nadering tot overtrek in horizontale vlucht, in bochten tijdens klimmen / dalen en in de landingsconfiguratie — enkel van toepassing op vleugelvliegtuigen
e	Beperkt instrumentenpaneel: gestabiliseerde klim of daling met standaardbocht (rate 1) op bepaalde luchtkoersen, herstellen uit ongewone vliegstanden — enkel van toepassing op vleugelvliegtuigen
SECTIE 3 — IFR-PROCEDURES "EN ROUTE"°	

a	Vasthouden, inclusief onderscheppen van koersen naar en van bijv. NDB, VOR, RNAV
b	Gebruik van radiohulpmiddelen
c	Horizontale vlucht, vasthouden van koers, hoogte en vliegsnelheid, vermogensinstelling, trimtechniek
d	Hoogtemeterinstellingen
e	Het bepalen en herzien van ETA's (wachten "en route", indien vereist)
f	Bewaken van vluchtvoortgang, vluchtjournaal, brandstofverbruik, systeemregeling
g	Procedures voor bescherming tegen ijsafzetting, indien nodig gesimuleerd
h	Contact met ATC – dienovereenkomstig handelen, R/T-procedures
SECTIE 4 — PRECISIENADERINGSPROCEDURES°	
a	Instellen en controleren van navigatiehulpmiddelen, identificatie van faciliteiten
b	Aankomstprocedures, hoogtemetercontroles
c	Naderings- en landingsbriefing, inclusief controles van daling / nadering / landing
d+	Wachtprocedure
e	Naleving van de gepubliceerde naderingsprocedure
f	Tijdplanning nadering
g	Het onder controle houden van hoogte, snelheid, koers, (gestabiliseerde nadering)
h+	Acties bij de doorstart
i+	Afgebroken-naderingsprocedure / landing
j	Contact met ATC – dienovereenkomstig handelen, R/T-procedures

SECTIE 5 — NIET-PRECIISIENADERINGSPROCEDURES°

a	Instellen en controleren van navigatiehulpmiddelen, identificatie van faciliteiten
b	Aankomstprocedures, hoogtemeterinstellingen
c	Naderings- en landingsbriefing, inclusief controles van daling / nadering / landing
d+	Wachtprocedure
e	Naleving van de gepubliceerde naderingsprocedure
f	Tijdplanning nadering
g	Het onder controle houden van hoogte, snelheid, koers, (gestabiliseerde nadering)
h+	Acties bij de doorstart
i+	Afgebroken-naderingsprocedure / landing
j	Contact met ATC – dienovereenkomstig handelen, R/T-procedures

SECTIE 6 — VLUCHT MET ÉÉN UITGESCHAKELDE MOTOR (enkel meermotorige vleugelvliegtuigen)°

a	Gesimuleerde motorstoring na de start of tijdens de doorstart
b	Nadering, doorstart en procedure voor afgebroken nadering met één uitgeschakelde motor
c	Nadering en landing met één uitgeschakelde motor
d	Contact met ATC – dienovereenkomstig handelen, R/T-procedures

* Mag worden uitgevoerd in een FFS, FTD 2/3 of FNPT II.

+ Mag worden uitgevoerd in hetzij sectie 4, hetzij sectie 5.

° Moet worden uitgevoerd door zich enkel te baseren op instrumenten.

Helikopters

SECTIE 1 — VERTREK**Gebruik van checklist, vliegerschap, procedures voor het voorkomen van ijs / verwijderen van ijs, enz., zijn op alle secties van toepassing**

a	Gebruik van het vlieghandboek (of gelijkwaardig) met name berekening van de prestatie van het luchtvaartuig, massa en zwaartepunt
b	Gebruik van luchtverkeersdienstdocument, weerdokument
c	Vorbereiding van ATC-vliegplan, IFR-vliegplan/journaal
d	Inspectie voorafgaand aan de vlucht
e	Weerminima
f	Taxiën/luchttaxivlucht conform ATC of instructies van instructeur
g	Briefing voor de start, procedures en controles
h	Overgang naar instrumentvliegen
i	Instrumentvertrekprocedures

SECTIE 2 — ALGEMENE HANDELINGEN

a	Besturen van de helikopter uitsluitend op instrumenten, inclusief:
b	Bochten tijdens de klim- en daalvlucht met standaardbocht (rate 1)
c	Herstellen uit ongewone vliegstanden, inclusief bochten met constant 30° dwarshelling en steile bochten tijdens het dalen

SECTIE 3 — IFR-PROCEDURES "EN ROUTE"

a	Vasthouden, inclusief onderscheppen van koersen naar en van bijv. NDB, VOR, RNAV
b	Gebruik van radiohulpmiddelen
c	Horizontale vlucht, vasthouden van koers, hoogte en vliegsnelheid, vermogensinstelling

d	Hoogtemeterinstellingen
e	Het bepalen en herzien van ETA's
f	Bewaken van vluchtvoortgang, vluchtjournaal, brandstofverbruik, systeemregeling
g	Procedures voor bescherming tegen ijsafzetting, indien nodig gesimuleerd, enkel indien van toepassing
h	Contact met ATC – dienovereenkomstig handelen, R/T-procedures
SECTIE 4 — PRECISIENADERING	
a	Instellen en controleren van navigatiehulpmiddelen, identificatie van faciliteiten
b	Aankomstprocedures, hoogtemetercontroles
c	Naderings- en landingsbriefing, inclusief controles van daling / nadering / landing
d*	Wachtprocedure
e	Naleving van de gepubliceerde naderingsprocedure
f	Tijdplanning nadering
g	Het onder controle houden van hoogte, snelheid, koers, (gestabiliseerde nadering)
h*	Acties bij de doorstart
i*	Afgebroken-naderingsprocedure / landing
j	Contact met ATC – dienovereenkomstig handelen, R/T-procedures
* Uit te voeren hetzij in sectie 4, hetzij in sectie 5.	
SECTIE 5 — NIET-PRECISIENADERING	
a	Instellen en controleren van navigatiehulpmiddelen, identificatie van faciliteiten

b	Aankomstprocedures, hoogtemetercontroles
c	Naderings- en landingsbriefing, inclusief controles van daling / nadering / landing
d*	Wachtprocedure
e	Naleving van de gepubliceerde naderingsprocedure
f	Tijdplanning nadering
g	Het onder controle houden van hoogte, snelheid, koers, (gestabiliseerde nadering)
h*	Acties bij de doorstart
i*	Afgebroken-naderingsprocedure* / landing
j	Contact met ATC – dienovereenkomstig handelen, R/T-procedures
* Uit te voeren hetzij in sectie 4, hetzij in sectie 5.	
SECTIE 6 — ABNORMALE PROCEDURES EN NOODPROCEDURES Deze sectie kan worden gecombineerd met secties 1 t/m 5. De test zal betrekking hebben op het onder controle houden van de helikopter, identificatie van de defecte motor, onmiddellijke acties ("touch drills"), vervolgacties en checks, en vliegnaauwkeurigheid, in de volgende situaties:	
a	Gesimuleerde motorstoring na de start en in / tijdens de nadering* (op een veilige hoogte, tenzij uitgevoerd in een FFS of FNPT II/III, FTD 2/3) *Alleen meermotorige helikopter.
b	Uitval van de stabiliteitvergroterende apparatuur / het hydraulische systeem (indien van toepassing)
c	Beperkt instrumentenpaneel
d	Autorotatie en herstel naar een van tevoren ingestelde hoogte
e	Precisienadering met de hand zonder stuurcommandosysteem* Precisienadering met de hand met stuurcommandosysteem* *Slechts één item moet worden getoetst.

Luchtschepen

SECTIE 1 — HANDELINGEN VOORAFGAAND AAN DE VLUCHT EN VERTREK

Gebruik van checklist, vliegerschap, handelen volgens contact met ATC, R/T-procedures zijn op alle secties van toepassing

a	Gebruik van het vlieghandboek (of gelijkwaardig) met name berekening van de prestatie van het luchtvaartuig, massa en zwaartepunt
b	Gebruik van luchtverkeersdienstdocument, weerdokument
c	Voorbereiding van ATC-vliegplan, IFR-vliegplan/journaal
d	Inspectie voorafgaand aan de vlucht
e	Weerminima
f	Briefing voor de start, afmeerprocedure, manoeuvreren op de grond
g	Start
h	Overgang naar instrumentvliegen
i	Instrumentvertrekprocedures, hoogtemeterinstelling
j	Contact met ATC – dienovereenkomstig handelen, R/T-procedures

SECTIE 2 — ALGEMENE HANDELINGEN

a	Besturen van het luchtschip uitsluitend op instrumenten
b	Bochten tijdens de klim- en daalvlucht met standaardbocht
c	Herstellen vanuit ongewone vliegstanden
d	Beperkt instrumentenpaneel

SECTIE 3 — IFR-PROCEDURES "EN ROUTE"

a	Vasthouden, inclusief onderscheppen van koersen naar en van bijv. NDB, VOR, RNAV
b	Gebruik van radiohulpmiddelen
c	Horizontale vlucht, vasthouden van koers, hoogte en vliegsnelheid, vermogensinstelling, trimtechniek
d	Hoogtemeterinstellingen
e	Het bepalen en herzien van ETA's
f	Bewaken van vluchtvoortgang, vluchtjournaal, brandstofverbruik, systeemregeling
g	Contact met ATC – dienovereenkomstig handelen, R/T-procedures
SECTIE 4 — PRECISIENADERINGSPROCEDURES	
a	Instellen en controleren van navigatiehulpmiddelen, identificatie van faciliteiten
b	Aankomstprocedures, hoogtemetercontroles
c	Naderings- en landingsbriefing, inclusief controles van daling / nadering / landing
d+	Wachtprocedure
e	Naleving van de gepubliceerde naderingsprocedure
f	Tijdplanning nadering
g	Gestabiliseerde nadering (onder controle houden van hoogte, snelheid en koers)
h+	Acties bij de doorstart
i+	Afgebroken-naderingsprocedure / landing
j	Contact met ATC – dienovereenkomstig handelen, R/T-procedures
SECTIE 5 — NIET-PRECISIENADERINGSPROCEDURES	

a	Instellen en controleren van navigatiehulpmiddelen, identificatie van faciliteiten
b	Aankomstprocedures, hoogtemeterinstellingen
c	Naderings- en landingsbriefing, inclusief controles van daling / nadering / landing
d+	Wachtprocedure
e	Naleving van de gepubliceerde naderingsprocedure
f	Tijdplanning nadering
g	Gestabiliseerde nadering (onder controle houden van hoogte, snelheid en koers)
h ⁺	Acties bij de doorstart
i+	Afgebroken-naderingsprocedure / landing
j	Contact met ATC – dienovereenkomstig handelen, R/T-procedures
<p>SECTIE 6 — VLUCHT MET ÉÉN UITGESCHAKELDE MOTOR</p> <p>Deze sectie kan worden gecombineerd met secties 1 t/m 5. De test zal betrekking hebben op het onder controle houden van het luchtschip, identificatie van de defecte motor, onmiddellijke acties, vervolgacties, checks en vliegnaauwkeurigheid, in de volgende situaties:</p>	
a	Gesimuleerde motorstoring na de start of tijdens de doorstart
b	Nadering en procedure voor doorstart met één uitgeschakelde motor
c	Nadering en landing, procedure voor afgebroken nadering, met één uitgeschakelde motor
d	Contact met ATC – dienovereenkomstig handelen, R/T-procedures

+ Mag worden uitgevoerd in hetzij sectie 4, hetzij sectie 5.

BIJLAGE 8

WEDERZIJDSE ERKENNING VAN HET IR-ONDERDEEL VAN EEN BEKWAAMHEIDSPROEF VOOR EEN KLASSE- OF TYPEBEVOEGDVERKLARING

A. Vleugelvliegtuigen

Vrijstellingen mogen alleen worden verleend wanneer de houder IR-bevoegdheden verlengt voor éénmotorige en éénvlieger-gecertificeerde meermotorige vliegtuigen, naargelang het geval.

Wanneer een bekwaamheidsproef inclusief IR wordt uitgevoerd en de houder heeft een geldige:	dan is de vrijstelling geldig voor het IR-onderdeel in een bekwaamheidsproef voor een:
MP-typebevoegdverklaring; Typebevoegdverklaring complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen	SE-klasse* en SE-typebevoegdverklaring*, en SP-ME-klassebevoegdverklaring, en SP-ME-typebevoegdverklaring voor complexe vleugelvliegtuigen zonder groot prestatievermogen, maar alleen vrijstelling voor sectie 3B van de vaardigheidstest voor éénvlieger-gecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen zonder groot prestatievermogen van bijlage 9*
SP-ME-typebevoegdverklaring voor complexe vleugelvliegtuigen zonder groot prestatievermogen, bediend als éénvlieger	SP-ME-klassebevoegdverklaring*, en SP-ME-typebevoegdverklaring voor complexe vleugelvliegtuigen zonder groot vermogen, en SE-klasse- en typebevoegdverklaring*
SP-ME-typebevoegdverklaring voor complexe vleugelvliegtuigen zonder groot prestatievermogen, beperkt tot MP-bediening	a. SP-ME-klassebevoegdverklaring*, en b. SP-ME-typebevoegdverklaring voor complexe vleugelvliegtuigen zonder groot vermogen*, c. SE-klasse- en typebevoegdverklaring*
SP-ME-klassebevoegdverklaring, bediend als éénvlieger	SE-klasse- en typebevoegdverklaring, en SP-ME-klassebevoegdverklaring, en SP-ME-typebevoegdverklaring voor complexe vleugelvliegtuigen zonder groot prestatievermogen
SP-ME-klassebevoegdverklaring, beperkt tot MP-bediening	SE-klasse- en typebevoegdverklaring*, en SP-ME-klassebevoegdverklaring*, en SP-ME-typebevoegdverklaring voor complexe vleugelvliegtuigen zonder groot prestatievermogen
SP-SE-klassebevoegdverklaring	SE-klasse- en typebevoegdverklaring
SP-SE-typebevoegdverklaring	SE-klasse- en typebevoegdverklaring

* Op voorwaarde dat de kandidaat binnen de voorafgaande 12 maanden ten minste drie vertrek- en naderingsprocedures onder IFR heeft uitgevoerd op een vleugelvliegtuig van SP-klasse of SP-type met éénvliegerbediening, of, voor meermotorige niet-complexe

vleugelvliegtuigen zonder groot prestatievermogen, de kandidaat is geslaagd voor sectie 6 van de vaardigheidstest voor éénvlieger-gecertificeerde niet-complexe vleugelvliegtuigen zonder groot prestatievermogen, uitgevoerd uitsluitend aan de hand van instrumenten als éénvlieger.

B. Helikopters

Vrijstellingen mogen alleen worden verleend wanneer de houder IR-bevoegdheden verlengt voor éénmotorige en éénvlieger-gecertificeerde meermotorige helikopters, naargelang het geval.

Wanneer een bekwaamheidsproef, inclusief IR wordt uitgevoerd en de houder heeft een geldige:	dan is de vrijstelling geldig voor het IR-onderdeel in een bekwaamheidsproef voor
MPH-typebevoegdverklaring	SE-typebevoegdverklaring*, en SP-ME-typebevoegdverklaring. *
SP-ME-typebevoegdverklaring, bediend als éénvlieger	SE-typebevoegdverklaring, SP-ME-typebevoegdverklaring.
SP-ME-typebevoegdverklaring, beperkt tot meervliegerbediening	SE-typebevoegdverklaring,* SP-ME-typebevoegdverklaring. *

* Op voorwaarde dat de kandidaat binnen de voorafgaande 12 maanden ten minste 3 vertrek- en naderingsprocedures onder IFR heeft uitgevoerd op een helikopter van SP-type of een helikopter in een SP-bediening.

BIJLAGE 9

TRAINING, VAARDIGHEIDSTEST EN BEKWAAMHEIDSPROEF VOOR MPL, ATPL, TYPE- EN KLASSEBEVOEGDVERKLARINGEN EN BEKWAAMHEIDSPROEF VOOR IRS

A. Algemeen

1. Een kandidaat voor een vaardigheidstest moet instructie hebben genoten op hetzelfde type of klasse luchtvaartuig dat bij de test zal worden gebruikt.
2. Kandidaten die niet slagen voor alle secties van de test na twee pogingen, moeten verdere training volgen.
3. Er is geen limiet voor het aantal vaardigheidstests waaraan een kandidaat mag deelnemen.

INHOUD VAN DE TRAINING, VAARDIGHEIDSTEST / BEKWAAMHEIDSPROEF

4. Tenzij anders bepaald in de gegevens voor operationele geschiktheid vastgesteld in overeenstemming met Deel 21, moet de syllabus voor vlieg instructie voldoen aan de onderhavige bijlage. De syllabus mag worden verkort om vrijstelling te geven wegens voorafgaande ervaring op vergelijkbare luchtvaartuigtypes, zoals bepaald in de gegevens voor operationele geschiktheid vastgelegd in overeenstemming met Deel 21.

5. Behalve in het geval van vaardigheidstests voor de afgifte van een ATPL, wanneer dusdanig gedefinieerd in de gegevens voor operationele geschiktheid vastgelegd in overeenstemming met Deel 21 voor het specifieke type, mag vrijstelling worden gegeven voor items van de vaardigheidstest die gemeenschappelijk zijn met andere types of varianten waarvoor de bestuurder is gekwalificeerd.

UITVOERING VAN DE TEST / PROEF

6. De examinerator mag kiezen tussen verschillende scenario's voor de vaardigheidstest of bekwaamheidsproef, omvattende gesimuleerde relevante operaties die zijn ontwikkeld en goedgekeurd door de bevoegde instantie. FFS's en andere trainingshulpmiddelen, indien beschikbaar en ongeacht hun locatie, moeten worden gebruikt volgens de bepalingen van het onderhavige Deel. De duur van de test / proef bedraagt ten minste:
 - (a) 120 minuten voor MPL, ATPL, typebevoegdverklaringen voor meervliegers en typebevoegdverklaringen voor éénvlieger-gecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen; en
 - (b) 60 minuten voor IR en klasse- of typebevoegdverklaring voor éénvliegers
7. Tijdens de bekwaamheidsproef moet de examinerator controleren of de houder van de klasse- of typebevoegdverklaring over een adequaat niveau van theoretiekennis beschikt.
8. Indien de kandidaat verkiest de vaardigheidstest te beëindigen om redenen die door de examinerator als ongegrond worden beschouwd, moet de kandidaat de hele vaardigheidstest overdoen. Wanneer de test wordt beëindigd om redenen die de examinerator gegrond acht, moeten slechts de niet afgeronde secties in een latere vlucht worden getoetst.
9. Naar goeddunken van de examinerator, mag elke manoeuvre of procedure van de test éénmaal door de kandidaat worden herhaald. De examinerator mag de test in elk stadium stopzetten indien wordt geoordeeld dat de vliegvaardigheid, waarvan de kandidaat blijkt geeft, een volledige nieuwe test vereist.
10. Van de kandidaat wordt verlangd met het luchtvaartuig te vliegen vanaf een positie van waaruit de functies van een PIC of tweede bestuurder, naargelang het geval, kunnen worden uitgevoerd, en de test af te leggen alsof er geen ander lid van het boordpersoneel aanwezig is indien het gaat om een test / proef onder éénvliegeromstandigheden. De verantwoordelijkheid voor de vlucht zal worden toegewezen volgens de nationale voorschriften.
11. Van de kandidaat wordt verlangd dat hij tijdens de vluchtvoorbereiding voor de test de vermogensinstellingen en snelheden vaststelt. De kandidaat moet aan de examinerator de verrichte controles en werkzaamheden meedelen, daarbij inbegrepen de identificatie van radiofaciliteiten. Controles moeten worden uitgevoerd conform de checklist voor het vliegtuig waarop de test wordt afgenomen en, indien van toepassing, conform het MCC-concept. De prestatiegegevens inzake de start, nadering en landing moeten door de kandidaat worden berekend conform het handboek operaties of vlieghandboek voor het gebruikte luchtvaartuig. Beslissingshoogten (DH / DA), minimumdalingshoogten (MDH / MDA) en het punt waarop de "missed approach" begint, moeten worden overeengekomen met de examinerator.

12. De examiner mag geen aandeel hebben in de operatie van het vliegtuig behalve wanneer zijn tussenkomst noodzakelijk is in het belang van de veiligheid of om onaanvaardbare vertraging voor ander verkeer te vermijden.

SPECIFIEKE EISEN VOOR DE VAARDIGHEIDSTEST / BEKWAAMHEIDSPROEF VOOR TYPEBEVOEGDVERKLARINGEN VOOR MEERVLIEGER-GECEERTIFICEERDE LUCHTVAARTUIGEN, VOOR TYPEBEVOEGDVERKLARINGEN VOOR ÉÉNVLIEGER-GECEERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN, INDIEN BEDIEND IN MEERVLIEGEROPERATIES, VOOR MPL EN ATPL

13. De vaardigheidstest voor een meervlieger-gecertificeerd luchtvaartuig of een éénvlieger-gecertificeerd vleugelvliegtuig bediend in meervliegeroperaties moet in aanwezigheid van een meerkoppige bemanning worden uitgevoerd. Een andere kandidaat of een andere bestuurder met de vereiste typebevoegdverklaring, mag functioneren als tweede bestuurder. Indien er een luchtvaartuig wordt gebruikt, moet de tweede bestuurder de examiner of een instructeur zijn.
14. Van een kandidaat wordt vereist dat hij dienst doet als PF gedurende alle secties van de vaardigheidstest, uitgezonderd abnormale en noodprocedures, welke mogen worden uitgevoerd als PF of PNF conform MCC. De kandidaat voor de eerste afgifte van een typebevoegdverklaring voor een meervlieger-gecertificeerd luchtvaartuig of een ATPL moet ook de bekwaamheid demonstreren om dienst te doen als PNF. De kandidaat mag voor de vaardigheidstest ofwel de linker, ofwel de rechter stoel kiezen, indien alle items vanuit de gekozen stoel kunnen worden afgewerkt.
15. De onderstaande zaken worden specifiek getoetst door de examiner bij kandidaten voor een ATPL of een typebevoegdverklaring voor meervlieger-gecertificeerde luchtvaartuigen of voor meervliegeroperaties in een éénvlieger-gecertificeerd vleugelvliegtuig, gaande tot de taken van een PIC, ongeacht het feit of de kandidaat optreedt als PF of PNF:
 - (a) leiding over de samenwerking tussen de bemanningsleden;
 - (b) blijven toezien op de algemene vluchtuitvoering van het vliegtuig aan de hand van een voldoende overzicht; en
 - (c) prioriteiten stellen en beslissingen nemen in overeenstemming met de veiligheidsaspecten en betreffende regels en bepalingen passend bij de operationele situatie, met inbegrip van noodsituaties.
16. De test / proef dient onder IFR te worden vervuld, als de IR-bevoegdverklaring is inbegrepen, en zoveel mogelijk in een nagebootste situatie van commercieel luchtvervoer. Van wezenlijk belang is de vaardigheid om de vlucht te plannen en uit te voeren aan de hand van het gebruikelijke briefingmateriaal.
17. Als de opleiding voor typebevoegdverklaring minder dan 2 uur vliegtraining op het luchtvaartuig bevatte, mag de vaardigheidstest worden uitgevoerd in een FFS en worden voltooid vóór de vliegtraining op het luchtvaartuig. In dat geval wordt een certificaat van voltooiing van de cursus typebevoegdverklaring met inbegrip van de vliegtraining op het luchtvaartuig doorgestuurd naar de bevoegde instantie voordat de nieuwe typebevoegdverklaring wordt genoteerd op het bewijs van bevoegdheid van de kandidaat.

B. Specifieke eisen voor de categorie vleugelvliegtuigen

MINIMUMPERCENTAGE OM TE SLAGEN

1. In het geval van éénvlieger-gecertificeerde vleugelvliegtuigen, uitgezonderd éénvlieger-gecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen, moet de kandidaat slagen voor alle secties van de vaardigheidstest of bekwaamheidsproef. Indien een kandidaat zakt voor een item van een sectie, is hij gezakt voor de hele sectie. Wanneer een kandidaat zakt voor meer dan één sectie moet hij/zij de volledige test / proef opnieuw afleggen. Een kandidaat die slechts voor één sectie zakt, moet de betreffende sectie herhalen. Wanneer hij/zij zakt voor een sectie van de herkansingstest / -proef, daarbij inbegrepen die secties die bij een eerdere poging werden behaald, moet de kandidaat de gehele test / proef overdoen. Voor éénvlieger-gecertificeerde meermotorige vleugelvliegtuigen moet een voldoende worden gehaald voor sectie 6 van de relevante test of proef inzake asymmetrische vlucht.
2. In het geval van meervlieger-gecertificeerde en éénvlieger-gecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen, moet de kandidaat slagen voor alle secties van de vaardigheidstest of bekwaamheidsproef. Wanneer een kandidaat zakt voor meer dan 5 items moet hij/zij de volledige test / proef opnieuw afleggen. Een kandidaat die voor 5 items of minder zakt, moet die items herhalen. Wanneer hij/zij zakt voor een item van de herkansingstest / -proef, daarbij inbegrepen die items die bij een eerdere poging werden behaald, moet de kandidaat de gehele test / proef overdoen. Sectie 6 maakt geen deel uit van de vaardigheidstest voor ATPL of MPL. Als de kandidaat enkel zakt voor of niet deelneemt aan sectie 6, wordt de typebevoegdverklaring afgegeven zonder bevoegdheden voor CAT II of CAT III. Om de bevoegdheden van de typebevoegdverklaring uit te breiden naar CAT II of CAT III moet de kandidaat slagen voor sectie 6 van het betreffende luchtvaartuigtype.

TOEGESTANE AFWIJINGEN BIJ DE VLIEGTEST

3. De kandidaat dient blijk te geven van de vaardigheid om:
 - (a) het vleugelvliegtuig binnen zijn limieten te bedienen;
 - (b) alle manoeuvres soepel en nauwkeurig uit te voeren;
 - (c) blijk te geven van goed inzicht en vliegerschap;
 - (d) luchtvaartkundige kennis toe te passen;
 - (e) te allen tijde het vleugelvliegtuig onder controle te houden zodat de succesvolle afloop van een procedure of manoeuvre altijd is verzekerd;
 - (f) procedures voor de onderlinge samenwerking van de bemanning en procedures voor de uitval van een bemanningslid, indien van toepassing, te begrijpen en toe te passen; en
 - (g) effectief met de andere bemanningsleden te communiceren, indien van toepassing.
4. De onderstaande limieten zijn van toepassing, met een marge voor turbulente weersomstandigheden en de kenmerken voor het hanteren en de prestaties van het gebruikte vleugelvliegtuig:

Hoogte

In het algemeen ± 100 voet
Initiëren van doorstart op beslissingshoogte (DH) + 50 voet/-0 voet
Minimumdalingshoogte (MDH / MDA) + 50 voet/-0 voet

Volgen van grondkoersen

Aan de hand van radiohulpmiddelen $\pm 5^\circ$

Precisienadering halve schaaluitslag, azimut en glijpad

Koers

Alle motoren in werking $\pm 5^\circ$

Met gesimuleerde motorstoring $\pm 10^\circ$

Snelheid

Alle motoren in werking ± 5 knopen

Met gesimuleerde motorstoring +10 knopen/-5 knopen

INHOUD VAN DE TRAINING / VAARDIGHEIDSTEST / BEKWAAMHEIDSPROEF

5. Eénvlieger-gecertificeerde vleugelvliegtuigen, uitgezonderd complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen

(a) De onderstaande symbolen betekenen het volgende:

P= Getraind als PIC of tweede bestuurder en als sturende vlieger (PF) en niet-sturende vlieger (PNF) X= Voor deze oefening moeten vluchtnabootsers worden gebruikt, indien beschikbaar, anders moet een vleugelvliegtuig worden gebruikt indien geschikt voor de manoeuvre of procedure

P#= De training moet worden aangevuld met inspectie van het vliegtuig onder toezicht

(b) De praktijktraining moet ten minste worden uitgevoerd op het trainingsuitrustingsniveau aangegeven als (P), of kan worden uitgevoerd tot elk hoger uitrustingsniveau aangegeven met de pijl (---->)

De onderstaande afkortingen worden gehanteerd om de gebruikte trainingsuitrusting aan te geven:

A =Vleugelvliegtuig

FFS = Vluchtnabootser

FTD =Vliegtrainingshulpmiddel (met inbegrip van FNPT II voor ME-klassebevoegdverklaring)

(c) De items met een sterretje (*) van sectie 3B en, voor meermotorig, sectie 6, mogen uitsluitend op instrumenten worden gevlogen indien verlenging / hernieuwde afgifte van een IR is opgenomen in de vaardigheidstest of bekwaamheidsproef. Indien de items met een sterretje (*) niet uitsluitend op instrumenten worden uitgevoerd tijdens de vaardigheidstest of bekwaamheidsproef, en er geen sprake is van vrijstelling of IR-bevoegdheden, zal de klasse- of typebevoegdverklaring worden beperkt tot uitsluitend VFR.

(d) Sectie 3A moet worden voltooid om een type- of meermotorige klassebevoegdverklaring voor uitsluitend VFR opnieuw geldig te verklaren in die gevallen waar de vereiste ervaring van 10 routesectoren binnen de

voorafgaande 12 maanden niet is gehaald. Sectie 3A is niet vereist, indien sectie 3B wordt voltooid.

- (e) Daar waar de letter "M" in de kolom voor de vaardigheidstest / bekwaamheidsproef staat, betekent dit een verplichte oefening of een keuze daar waar meer dan één oefening voorkomt.
- (f) Voor de praktijkopleiding voor type- of meermotorige klassebevoegdverklaringen moet een FFS of FNPT II worden gebruikt, indien die deel uitmaken van een goedgekeurde opleiding voor een type- of klassebevoegdverklaring. De volgende punten worden in beschouwing genomen bij de goedkeuring van de opleiding:
 - (i) de kwalificatie van de FFS of FNPT II zoals uiteengezet in Deel OR;
 - (ii) de kwalificaties van de instructeurs;
 - (iii) het totaal aan training op de FFS of FNPT II waarin de opleiding voorziet; en
 - (iv) de kwalificaties en voorgaande ervaring op soortgelijke types van de bestuurder in opleiding.
- (g) Wanneer een vaardigheidstest of bekwaamheidsproef wordt uitgevoerd in een meervliegeroperatie, zal de typebevoegdverklaring tot meervliegeroperaties worden beperkt.

EÉNVLIEGER- GECERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN, UITGEZONDERD COMPLEXE VLEUGELVLIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVERMOGEN	PRAKTISCHE TRAINING			VAARDIGHEIDS- TEST / BEKWAAMHEIDS- PROEF VOOR EEN TYPE- / KLASSEBEVOEGD- VERKLARING		
Manoeuvres / Procedures				Initialen van instructeur na afronding van de training	Afgelegd in	Initialen examiner na afronding test
	FTD	FFS	A		FFS A	
SECTIE 1						

EÉNVLIEGER- GECERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN, UITGEZONDERD COMPLEXE VLEUGELVLIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVERMOGEN	PRAKTISCHE TRAINING			VAARDIGHEIDS- TEST / BEKWAAMHEIDS- PROEF VOOR EEN TYPE- / KLASSEBEVOEGD- VERKLARING	
Manoeuvres / Procedures				Afgelegd in	Initialen examinator na afronding test
	FTD	FFS	A Initialen van instructeur na afronding van de training	FFS A	
1 Vertrek 1.1 Vluchtvoorbereiding, waaronder begrepen: Documentatie Bepalen van massa en zwaartepunt Weersinformatie NOTAM					
1.2 Controles voor de start					
1.2.1 Buiten	P#		P		
1.2.2 Binnen			P	M	
1.3 Motor starten: Normaal Storingen	P---->	---->	---->	M	
1.4 Taxiën		P---- >	---->	M	
1.5 Controles voor vertrek: Motor opwarmen (indien van toepassing)	P---->	---->	---->	M	

EÉNVLIEGER- GECERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN, UITGEZONDERD COMPLEXE VLEUGELVLIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVERMOGEN	PRAKTISCHE TRAINING				VAARDIGHEIDS- TEST / BEKWAAMHEIDS- PROEF VOOR EEN TYPE- / KLASSEBEVOEGD- VERKLARING	
Manoeuvres / Procedures				Initialen van instructeur na afron- ding van de training	Afgelegd in	Initialen examinator na afron- ding test
	FTD	FFS	A		FFS A	
1.6 Opstijgprocedure: Normaal met vleugelklepinstellingen volgens het vlieghandboek Dwarswind (indien de omstandigheden dat toelaten)		P---- >	---->			
1.7 Klimmen: V _x /V _y Bochten naar bepaalde koersen Overgang naar horizontale vlucht		P---- >	---->		M	
1.8 Contact met ATC en het dienovereenkomstig handelen, R/T-procedure						
SECTIE 2						
2 Bovenwerk (VMC) 2.1 Rechthoekige horizontale vlucht bij diverse vliegsnelheden, waaronder begrepen vliegen bij kritisch lage vliegsnelheid met en zonder vleugelkleppen (inclusief nadering tot V _{mc} , indien van toepassing)		P---- >	---->			

EÉNVLIEGER- GECERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN, UITGEZONDERD COMPLEXE VLEUGELVLIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVERMOGEN	PRAKTISCHE TRAINING				VAARDIGHEIDS- TEST / BEKWAAMHEIDS- PROEF VOOR EEN TYPE- / KLASSEBEVOEGD- VERKLARING	
Manoeuvres / Procedures				Initialen van instructeur na afron- ding van de training	Afgelegd in	Initialen examinator na afron- ding test
	FTD	FFS	A		FFS A	
2.2 Steile bochten (360° links en rechts bij 45° dwarshelling)		P---- >	---->		M	
2.3 Overtrekken en herstellen: (i) Overtrekken in de kruisvluchtconfiguratie (ii) Naderen van overtrekken bij het dalen in een bocht in de naderingsconfiguratie en met vermogen (iii) Naderen van overtrekken in de landingsconfiguratie en met vermogen (iv) Naderen van overtrekken, bocht tijdens de klimvlucht met vleugelkleppen in de startstand en klimvermogen (alleen éénmotorige vleugelvliegtuigen)		P---- >	---->		M	
2.4 Bediening onder gebruikmaking van automatische piloot en stuurcommandosysteem (mag worden uitgevoerd in sectie 3) indien van toepassing		P---- >	---->		M	
2.5 Contact met ATC en het dienovereenkomstig handelen, R/T-procedure						

EÉNVLIEGER- GECERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN, UITGEZONDERD COMPLEXE VLEUGELVLIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVERMOGEN	PRAKTISCHE TRAINING				VAARDIGHEIDS- TEST / BEKWAAMHEIDS- PROEF VOOR EEN TYPE- / KLASSEBEVOEGD- VERKLARING	
Manoeuvres / Procedures				Initialen van instructeur na afron- ding van de training	Afgelegd in	Initialen examinator na afron- ding test
	FTD	FFS	A		FFS A	
SECTIE 3A						
3A "En route"-procedures VFR (zie B.5 (c) en (d)) 3A.1 Vliegplan, gegist bestek en kaartlezen						
3A.2 Aanhouden van hoogte, koers en snelheid						
3A.3 Oriëntatie, tijdplanning en herzien van ETA's						
3A.4 Gebruik van radionavigatiehulpmiddelen (indien van toepassing)						
3A.5 Vluchtbeheersing (vluchtlog, routinecontroles inclusief brandstof, systemen en ijsafzetting)						
3A.6 Contact met ATC en het dienovereenkomstig handelen, R/T-procedure						
SECTIE 3B						

EÉNVLIEGER- GECERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN, UITGEZONDERD COMPLEXE VLEUGELVLIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVERMOGEN	PRAKTISCHE TRAINING				VAARDIGHEIDS- TEST / BEKWAAMHEIDS- PROEF VOOR EEN TYPE- / KLASSEBEVOEGD- VERKLARING	
Manoeuvres / Procedures				Initialen van instructeur na afron- ding van de training	Afgelegd in	Initialen examinator na afron- ding test
	FTD	FFS	A		FFS A	
3B Instrumentvliegen 3B.1 * Vertrek onder IFR		P---- >	---->		M	
3B.2 * "En route" IFR		P---- >	---->		M	
3B.3 * Wachtprocedures		P---- >	---->		M	
3B.4 * ILS tot aan een DH/A van 200' (60 m) of tot aan de procedureminima (de automatische piloot mag worden gebruikt tot aan het onderscheppen van het glijpad)		P---- >	---->		M	
3B.5 * Niet-precisienadering tot MDH/A en MAP		P---- >	---->		M	
3B.6 * Vlieg oefeningen waaronder begrepen een gesimuleerde uitval van het kompas en de vliegstandaanwijzer: Standaardbochten (Rate 1), Herstellen vanuit ongewone vliegstanden	P---->	---->	---->		M	

EÉNVLIEGER- GECERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN, UITGEZONDERD COMPLEXE VLEUGELVLIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVERMOGEN	PRAKTISCHE TRAINING				VAARDIGHEIDS- TEST / BEKWAAMHEIDS- PROEF VOOR EEN TYPE- / KLASSEBEVOEGD- VERKLARING	
Manoeuvres / Procedures				Initialen van instructeur na afron- ding van de training	Afgelegd in	Initialen examinator na afron- ding test
	FTD	FFS	A		FFS A	
3B.7 Uitval van de localiser of het * glijpad	P---->	---->	---->			
3B.8 Contact met ATC en het * dienovereenkomstig handelen, R/T-procedure						
Opzettelijk onbeschreven						
SECTIE 4						
4 Aankomst en landingen						
4.1 Procedure bij aankomst op vliegveld		P---- >	---->		M	
4.2 Normale landing		P---- >	---->		M	
4.3 Landing zonder vleugelkleppen		P---- >	---->		M	
4.4 Landing met dwarswind (indien geschikte omstandigheden)		P---- >	---->			
4.5 Glijlanding vanaf hoogstens 2000' boven de baan (alleen éénmotorig vleugelvliegtuig)		P---- >	---->			

EÉNVLIEGER- GECERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN, UITGEZONDERD COMPLEXE VLEUGELVLIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVERMOGEN	PRAKTISCHE TRAINING				VAARDIGHEIDS- TEST / BEKWAAMHEIDS- PROEF VOOR EEN TYPE- / KLASSEBEVOEGD- VERKLARING	
Manoeuvres / Procedures				Initialen van instructeur na afron- ding van de training	Afgelegd in	Initialen examinator na afron- ding test
	FTD	FFS	A		FFS A	
4.6 Doorstart vanaf de minimumhoogte		P---- >	---->		M	
4.7 Doorstart en landing 's nachts (indien van toepassing)	P---->	---->	---->			
4.8 Contact met ATC en het dienovereenkomstig handelen, R/T-procedure						
SECTIE 5						
5 Abnormale procedures en noodprocedures (Deze sectie kan worden gecombineerd met secties 1 t/m 4)						
5.1 Afgebroken start bij een redelijke snelheid		P---- >	---->		M	
5.2 Gesimuleerde motorstoring na opstijgen (alleen éénmotorige vleugelvliegtuigen)			P		M	
5.3 Gesimuleerde noodlanding zonder vermogen (alleen éénmotorige vleugelvliegtuigen)			P		M	

EÉNVLIEGER- GECERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN, UITGEZONDERD COMPLEXE VLEUGELVLIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVERMOGEN	PRAKTISCHE TRAINING			VAARDIGHEIDS- TEST / BEKWAAMHEIDS- PROEF VOOR EEN TYPE- / KLASSEBEVOEGD- VERKLARING		
Manoeuvres / Procedures				Initialen van instructeur na afron- ding van de training	Afgelegd in	Initialen examinator na afron- ding test
	FTD	FFS	A	FFS A		
5.4 Gesimuleerde noodtoestanden: (i) brand of rook tijdens de vlucht, (ii) systeemstoringen waar van toepassing	P---->	---->	---->			
5.5 Afzetten en herstarten van de motor (alleen ME-vaardigheidstest) (op een veilige hoogte indien uitgevoerd in het luchtvaartuig)	P---->	---->	---->			
5.6 Contact met ATC en het dienovereenkomstig handelen, R/T-procedure						
SECTIE 6						
6 Gesimuleerde asymmetrische vlucht 6.1* (Deze sectie kan worden gecombineerd met secties 1 t/m 5) Gesimuleerde motorstoring gedurende de start (op veilige hoogte, tenzij uitgevoerd in een FFS of FNPT II)	P---->	---->	--- >X		M	

EÉNVLIEGER- GECERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN, UITGEZONDERD COMPLEXE VLEUGELVLIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVERMOGEN	PRAKTISCHE TRAINING				VAARDIGHEIDS- TEST / BEKWAAMHEIDS- PROEF VOOR EEN TYPE- / KLASSEBEVOEGD- VERKLARING	
Manoeuvres / Procedures				Initialen van instructeur na afroning van de training	Afgelegd in	Initialen examinator na afroning test
	FTD	FFS	A		FFS A	
6.2* Asymmetrische nadering en doorstart	P---->	---->	---->		M	
6.3* Asymmetrische nadering en landing, waarbij het vliegtuig volledig tot stilstand wordt gebracht	P---->	---->	---->		M	
6.4 Contact met ATC en het dienovereenkomstig handelen, R/T-procedure						

6. Meervlieger-gecertificeerde vleugelvliegtuigen en éénvlieger-gecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen

(a) De onderstaande symbolen betekenen het volgende:

P= Getraind als PIC of tweede bestuurder en als PF en PNF ten behoeve van de afgifte van een typebevoegdverklaring, voor zover toepasselijk.

X= Voor deze oefening moeten vluchtnabootsers worden gebruikt, indien beschikbaar; anders moet een luchtvaartuig worden gebruikt indien geschikt voor de manoeuvre of procedure.

P#= De training moet worden aangevuld met inspectie van het vliegtuig onder toezicht.

(b) De praktijktraining moet ten minste worden uitgevoerd op het trainingsuitrustingsniveau aangegeven als (P), of kan worden uitgevoerd tot elk hoger uitrustingsniveau aangegeven met de pijl (---->).

De onderstaande afkortingen worden gehanteerd om de gebruikte trainingsuitrusting aan te geven:

A =Vleugelvliegtuig

FFS = Vluchtnabootser

FTD = Vliegtrainingshulpmiddel

OTD = Andere trainingshulpmiddelen

- (c) De items met een sterretje (*) mogen uitsluitend op instrumenten worden gevlogen. Indien tijdens de vaardigheidstest of bekwaamheidsproef niet aan deze voorwaarde wordt voldaan, zal de typebevoegdverklaring worden beperkt tot uitsluitend VFR.
- (d) Wanneer de letter "M" in de kolom van de vaardigheidstest / bekwaamheidsproef staat, betekent dit dat het hier een verplichte oefening betreft.
- (e) Er zal een FFS worden gebruikt voor praktijktraining en de tests indien de FFS deel uitmaakt van een goedgekeurde opleiding voor een typebevoegdverklaring. De volgende punten worden in beschouwing genomen bij de goedkeuring van de opleiding:
 - (i) de kwalificatie van de FFS of FNPT II;
 - (ii) de kwalificaties van de instructeurs;
 - (iii) het totaal aan training op de FFS of FNPT II waarin de opleiding voorziet; en
 - (iv) de kwalificaties en voorgaande ervaring op soortgelijke types van de bestuurder in opleiding.
- (f) De manoeuvres en procedures moeten MCC bevatten voor meervlieger-gecertificeerde vleugelvliegtuigen en voor éénvlieger-gecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen in meervliegeroperaties.
- (g) De manoeuvres en procedures moeten worden uitgevoerd in de rol van éénvlieger voor éénvlieger-gecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen in éénvliegeroperaties.
- (h) In het geval van éénvlieger-gecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen, wanneer een vaardigheidstest of bekwaamheidsproef wordt uitgevoerd in een meervliegeroperatie, zal de typebevoegdverklaring tot meervliegeroperaties worden beperkt. Als de bevoegdheden voor éénvliegers moeten worden verkregen, moeten de manoeuvres / procedures in 2.5, 3.9.3.4, 4.3, 5.5 en tevens ten minste één van de manoeuvres / procedures uit sectie 3.4 worden voltooid als éénvlieger.

MEERVLIEGER- GECERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN EN ÉÉNVLIEGER- GECERTIFICEERDE COMPLEXE VLEUGELVLIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVERMOGEN	PRAKTISCHE TRAINING					VAARDIG- HEIDSTEST OF BEKWAAM- HEIDSPROEF VOOR ATPL/MPL/TYPE BEVOEGDVER- KLARING																																									
Manoeuvres / Procedures					Initialen van instructeur na afron- ding van de training	Afge- legd in	Initialen examinator na afron- ding test																																								
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A																																									
SECTIE 1								1 Vluchtvoorbereiding 1.1 Prestatieberekening	P							1.2 Uitwendige visuele inspectie van het vleugelvliegtuig; locatie van elk onderdeel en doel van de inspectie	P#			P				1.3 Inspectie van de cockpit		P----- >	----->	----->				1.4 Gebruik van checklist voor het starten van de motoren, startprocedures, controle van radio en navigatie-uitrusting, selectie en instelling van navigatie- en communicatiefrequenties	P----- >	----->	----->	----->		M		1.5 Taxiën conform luchtverkeersleiding of instructies van de instructeur			P----- >	----->			
1 Vluchtvoorbereiding 1.1 Prestatieberekening	P																																														
1.2 Uitwendige visuele inspectie van het vleugelvliegtuig; locatie van elk onderdeel en doel van de inspectie	P#			P																																											
1.3 Inspectie van de cockpit		P----- >	----->	----->																																											
1.4 Gebruik van checklist voor het starten van de motoren, startprocedures, controle van radio en navigatie-uitrusting, selectie en instelling van navigatie- en communicatiefrequenties	P----- >	----->	----->	----->		M																																									
1.5 Taxiën conform luchtverkeersleiding of instructies van de instructeur			P----- >	----->																																											

MEERVLIEGER- GECERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN EN ÉÉNVLIEGER- GECERTIFICEERDE COMPLEXE VLEUGELVLIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVERMOGEN	PRAKTISCHE TRAINING					VAARDIG- HEIDSTEST OF BEKWAAM- HEIDSPROEF VOOR ATPL/MPL/TYPE BEVOEGDVER- KLARING	
Manoeuvres / Procedures					Initialen van instructeur na afroning van de training	Afge- legd in	Initialen examinator na afroning test
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
1.6 Controles voor de start		P----- >	----->	----->		M	
SECTIE 2							
2 Start 2.1 Normale start met verschillende instellingen van de vleugelkleppen, inclusief versnelde start			P----- >	----->			
2.2* Instrumentstart; overgang naar instrumentvliegen is vereist tijdens rotatie of onmiddellijk na het loskomen van de grond			P----- >	----->			
2.3 Opstijgen met dwarswind			P----- >	----->			
2.4 Start met maximale startmassa (werkelijke of gesimuleerde maximale startmassa)			P----- >	----->			

MEERVLIEGER- GECERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN EN ÉÉNVLIEGER- GECERTIFICEERDE COMPLEXE VLEUGELVLIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVERMOGEN	PRAKTISCHE TRAINING					VAARDIG- HEIDSTEST OF BEKWAAM- HEIDSPROEF VOOR ATPL/MPL/TYPE BEVOEGDVER- KLARING	
Manoeuvres / Procedures					Initialen van instructeur na afron- ding van de training	Afge- legd in FFS A	Initialen examinator na afron- ding test
2.5 Opstijgen met gesimuleerde motorstoring: 2.5.1* kort na het bereiken van V2			P----- >	----->			
(In vliegtuigen die niet als transportvliegtuigen of als commutervliegtuigen zijn gecertificeerd, mag de motorstoring niet worden gesimuleerd totdat een minimumhoogte van 500 ft boven het einde van de startbaan is bereikt. In vliegtuigen met dezelfde prestatie als een transportvliegtuig m.b.t. startmassa en luchtdichtheidshoogte, kan de instructeur de motorstoring kort na het bereiken van V2 simuleren.)							
2.5.2* tussen V1 en V2			P	X		Alleen M FFS	

MEERVLIEGER- GECERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN EN ÉÉNVLIEGER- GECERTIFICEERDE COMPLEXE VLEUGELVLIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVERMOGEN	PRAKTISCHE TRAINING					VAARDIG- HEIDSTEST OF BEKWAAM- HEIDSPROEF VOOR ATPL/MPL/TYPE BEVOEGDVER- KLARING	
Manoeuvres / Procedures					Initialen van instructeur na afron- ding van de training	Afge- legd in	Initialen examinator na afron- ding test
2.6 Afgebroken start bij een redelijke snelheid vóór het bereiken van V1	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
SECTIE 3							
3 Vliegmanoeuvres en procedures 3.1 Bochten met en zonder spoilers			P----- >	----->			
3.2 Veranderen van trim (a.g.v. tuck under) en machtrillingen na het bereiken van het kritisch machgetal, en overige specifieke vliegeigenschappen van het vliegtuig (bijv. Dutch Roll)			P----- >	-----> Een luchtvaar- tuig mag niet worden gebruikt voor deze oefening			

MEERVLIEGER- GECERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN EN ÉÉNVLIEGER- GECERTIFICEERDE COMPLEXE VLEUGELVLIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVERMOGEN	PRAKTISCHE TRAINING					VAARDIG- HEIDSTEST OF BEKWAAM- HEIDSPROEF VOOR ATPL/MPL/TYPE BEVOEGDVER- KLARING	
Manoeuvres / Procedures					Initialen van instructeur na afron- ding van de training	Afge- legd in	Initialen examinator na afron- ding test
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
3.3 Normale werking van systemen en besturingen van het paneel voor de boordwerktuigkundige	P----- >	----->	----->	----->			
Normale en abnormale werking van de volgende systemen:						M	Een verplicht minimum van 3 abnor- male items moet worden geselec- teerd uit 3.4.0 t/m 3.4.14
3.4.0 Motor (indien noodzakelijk propeller)	P----- >	----->	----->	----->			
3.4.1 Onder druk zetten en airco	P----- >	----->	----->	----->			
3.4.2 Pitot- / statisch systeem	P----- >	----->	----->	----->			

MEERVLIEGER- GECERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN EN ÉÉNVLIEGER- GECERTIFICEERDE COMPLEXE VLEUGELVLIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVERMOGEN	PRAKTISCHE TRAINING					VAARDIG- HEIDSTEST OF BEKWAAM- HEIDSPROEF VOOR ATPL/MPL/TYPE BEVOEGDVER- KLARING	
	Manoeuvres / Procedures					Initialen van instructeur na afroning van de training	Afge- legd in FFS A
3.4.3 Brandstofsysteem	P----- >	----->	----->	----->			
3.4.4 Elektrisch systeem	P----- >	----->	----->	----->			
3.4.5 Hydraulisch systeem	P----- >	----->	----->	----->			
3.4.6 Vliegtuigbesturings- en trimstelsysteem	P----- >	----->	----->	----->			
3.4.7 Systeem ter voorkoming van ijsafzetting en ijsverwijderingssysteem, voortuiverwarming	P----- >	----->	----->	----->			
3.4.8 Automatische piloot / stuurcommandosysteem	P----- >	----->	----->	----->		M (enkel voor één- vlieger)	

MEERVLIEGER- GECERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN EN ÉÉNVLIEGER- GECERTIFICEERDE COMPLEXE VLEUGELVLIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVERMOGEN	PRAKTISCHE TRAINING					VAARDIG- HEIDSTEST OF BEKWAAM- HEIDSPROEF VOOR ATPL/MPL/TYPE BEVOEGDVER- KLARING	
Manoeuvres / Procedures					Initialen van instructeur na afroning van de training	Afge- legd in	Initialen examinator na afroning test
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
3.4.9 Apparatuur voor het waarschuwen voor of het vermijden van overtrekken, en apparatuur ter verbetering van de stabiliteit	P----- >	----->	----->	----->			
3.4.10 Grondnaderingswaarsch uwingsysteem (GPWS), weerradar, radiohoogtemeter, transponder		P----- >	----->	----->			
3.4.11 Radio's, navigatie- uitrusting, instrumenten, vluchtregelsysteem	P----- >	----->	----->	----->			
3.4.12 Landingsgestel en remmen	P----- >	----->	----->	----->			
3.4.13 Vleugelvoorrandsklep- en -achterrandsklepsysteem	P----- >	----->	----->	----->			
3.4.14 Hulpaggregaat (APU)	P----- >	----->	----->	----->			
Opzettelijk onbeschreven							

MEERVLIEGER- GECERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN EN ÉÉNVLIEGER- GECERTIFICEERDE COMPLEXE VLEUGELVLIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVERMOGEN	PRAKTISCHE TRAINING					VAARDIG- HEIDSTEST OF BEKWAAM- HEIDSPROEF VOOR ATPL/MPL/TYPE BEVOEGDVER- KLARING	
Manoeuvres / Procedures					Initialen van instructeur na afron- ding van de training	Afge- legd in	Initialen examinator na afron- ding test
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
3.6 Abnormale en noodprocedures:						M	Een verplicht minimum van 3 items moet worden geselec- teerd uit 3.6.1 t/m 3.6.9
3.6.1 Brandoefeningen bijv. motor, APU, cabine, vrachtruim, cockpit, vleugel en elektrische branden inclusief evacuatie		P----- >	----->	----->			
3.6.2 Rookbeheersing en -verwijdering		P----- >	----->	----->			
3.6.3 Motorstoringen, uitzetten en herstarten op veilige hoogte		P----- >	----->	----->			
3.6.4 Brandstof lozen (gesimuleerd)		P----- >	----->	----->			

MEERVLIEGER- GECERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN EN ÉÉNVLIEGER- GECERTIFICEERDE COMPLEXE VLEUGELVLIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVERMOGEN	PRAKTISCHE TRAINING					VAARDIG- HEIDSTEST OF BEKWAAM- HEIDSPROEF VOOR ATPL/MPL/TYPE BEVOEGDVER- KLARING	
Manoeuvres / Procedures					Initialen van instructeur na afron- ding van de training	Afge- legd in	Initialen examinator na afron- ding test
	OTD	FTD	FFS	A			
3.6.5 Windschering bij start / landing			P	X		Alleen FFS	
3.6.6 Gesimuleerde cabinedrukstoring / nooddaling			P----- >	----->			
3.6.7 Uitval van een lid van de cockpitbemanning		P----- >	----->	----->			
3.6.8 Overige noodprocedures zoals uiteengezet in het betreffende vlieghandboek van het vliegtuig		P----- >	----->	----->			
3.6.9 ACAS-incident	P----- >	----->	----->	Een lucht- vaartuig mag niet worden gebruikt		Alleen FFS	
3.7 Steile bochten met 45° helling, 180° tot 360° links en rechts		P----- >	----->	----->			

MEERVLIEGER- GECERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN EN ÉÉNVLIEGER- GECERTIFICEERDE COMPLEXE VLEUGELVLIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVERMOGEN	PRAKTISCHE TRAINING					VAARDIG- HEIDSTEST OF BEKWAAM- HEIDSPROEF VOOR ATPL/MPL/TYPE BEVOEGDVER- KLARING	
Manoeuvres / Procedures					Initialen van instructeur na afron- ding van de training	Afge- legd in	Initialen examinator na afron- ding test
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
<p>3.8 Vroegtijdig herkennen van en tegenmaatregelen nemen bij beginnend overtrekken (tot aan activeren van overtrek-waarschuwings-apparaat) in startconfiguratie (vleugelkleppen in startpositie), in kruisvluchtconfiguratie en in landingsconfiguratie (vleugelkleppen in landingspositie, landingsgestel uit)</p> <p>3.8.1 Herstellen uit volledig overtrekken of na activeren van overtrekwaarschuwings-apparaat in klimvlucht, kruisvlucht en naderingsconfiguratie</p>			P----- > ----->				
<p>3.9 Instrumentvlieg-procedures</p>							
<p>3.9.1* Naleven van vertrek- en aankomstroutes en ATC-instructies</p>		P----- >	----->	----->		M	

MEERVLIEGER- GECERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN EN ÉÉNVLIEGER- GECERTIFICEERDE COMPLEXE VLEUGELVLIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVERMOGEN	PRAKTISCHE TRAINING					VAARDIG- HEIDSTEST OF BEKWAAM- HEIDSPROEF VOOR ATPL/MPL/TYPE BEVOEGDVER- KLARING	
Manoeuvres / Procedures					Initialen van instructeur na afron- ding van de training	Afge- legd in	Initialen examinator na afron- ding test
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
3.9.2* Wachtprocedures		P----- >	----->	----->			
3.9.3* Precisienadering tot een beslissingshoogte (DH) niet lager dan 60 m (200 ft)							
3.9.3.1* met de hand, zonder stuurcommandosysteem			P----- >	----->		M (alleen vaardig- heids- test)	
3.9.3.2* met de hand, met stuurcommandosysteem			P----- >	----->			
3.9.3.3* met automatische piloot			P----- >	----->			
3.9.3.4* handmatig, met een motor gesimuleerd buiten werking; motorstoring moet worden gesimuleerd tijdens de eindnadering vanaf het moment voor het passeren van het			P----- >	----->		M	

MEERVLIEGER- GECERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN EN ÉÉNVLIEGER- GECERTIFICEERDE COMPLEXE VLEUGELVLIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVERMOGEN	PRAKTISCHE TRAINING					VAARDIG- HEIDSTEST OF BEKWAAM- HEIDSPROEF VOOR ATPL/MPL/TYPE BEVOEGDVER- KLARING	
Manoeuvres / Procedures					Initialen van instructeur na afron- ding van de training	Afge- legd in	Initialen examinator na afron- ding test
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
<p>buitenmerkbaken (OM) tot aan het landingsdoelpunt of via de volledige afgebroken-naderingsprocedure</p> <p>In vleugelvliegtuigen die niet als transportvliegtuig (JAR/FAR 25) of als commutervliegtuig (SFAR 23) gecertificeerd zijn, moet de nadering met gesimuleerde motorstoring en de daaropvolgende doorstart worden begonnen in samenhang met de niet-precisienadering, zoals beschreven in 3.9.4. Met de doorstart moet worden begonnen bij het bereiken van de gepubliceerde hindernisvrije hoogte (OCH/A), echter niet na het bereiken van een minimumdalingshoogte (MDH/A) van 500 ft boven de baandrempelhoogte. In vleugelvliegtuigen met dezelfde prestatie als een transportvliegtuig betreffende startmassa en luchtdichtheidshoogte, kan de</p>							

MEERVLIEGER- GECERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN EN ÉÉNVLIEGER- GECERTIFICEERDE COMPLEXE VLEUGELVLIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVERMOGEN	PRAKTISCHE TRAINING					VAARDIG- HEIDSTEST OF BEKWAAM- HEIDSPROEF VOOR ATPL/MPL/TYPE BEVOEGDVER- KLARING	
Manoeuvres / Procedures					Initialen van instructeur na afron- ding van de training	Afge- legd in	Initialen examinator na afron- ding test
instructeur de motorstoring simuleren conform 3.9.3.4.	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
3.9.4* Niet-precisienadering tot aan de MDH/A			P*--- >	----->		M	

MEERVLIEGER- GECERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN EN ÉÉNVLIEGER- GECERTIFICEERDE COMPLEXE VLEUGELVLIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVERMOGEN	PRAKTISCHE TRAINING					VAARDIG- HEIDSTEST OF BEKWAAM- HEIDSPROEF VOOR ATPL/MPL/TYPE BEVOEGDVER- KLARING	
Manoeuvres / Procedures					Initialen van instructeur na afron- ding van de training	Afge- legd in	Initialen examinator na afron- ding test
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
<p>3.9.5 Circlingnadering onder de volgende omstandigheden:</p> <p>(a)* nadering tot de toegestane minimale circlingnaderingshoogte boven zeeniveau op het betreffende luchtvaartterrein conform de lokale instrumentnaderingsfaciliteiten onder gesimuleerde instrumentvliegomstandigheden;</p> <p>gevolgd door:</p> <p>(b) circlingnadering naar een andere baan ten minste 90° uit de middellijn vanaf de eindnadering gebruikt in item (a), op de toegestane minimale circlingnaderingshoogte.</p> <p>Opmerking: als (a) en (b) niet mogelijk zijn om ATC-redenen, kan een gesimuleerd slecht-zichtpatroon worden uitgevoerd.</p>			P*--- > ----->				
SECTIE 4							

MEERVLIEGER- GECERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN EN ÉÉNVLIEGER- GECERTIFICEERDE COMPLEXE VLEUGELVLIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVERMOGEN	PRAKTISCHE TRAINING					VAARDIG- HEIDSTEST OF BEKWAAM- HEIDSPROEF VOOR ATPL/MPL/TYPE BEVOEGDVER- KLARING	
Manoeuvres / Procedures					Initialen van instructeur na afronding van de training	Afgelgd in	Initialen examiner na afronding test
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
4 Afgebroken-naderingsprocedures 4.1 Doorstart met alle motoren in werking* na een ILS-nadering bij het bereiken van de beslissingshoogte			P*--- >	----->			
4.2 Overige procedures voor afgebroken naderingen			P*--- >	----->			
4.3* Handmatige doorstart met de kritische motor gesimuleerd buiten werking na een instrumentnadering bij het bereiken van de DH, MDH of MAPt			P*---- ->	----->		M	
4.4 Afgebroken landing op 15 m (50 ft) boven startbaandrempel en doorstart			P----- >	----->			
SECTIE 5							

MEERVLIEGER- GECERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN EN ÉÉNVLIEGER- GECERTIFICEERDE COMPLEXE VLEUGELVLIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVERMOGEN	PRAKTISCHE TRAINING					VAARDIG- HEIDSTEST OF BEKWAAM- HEIDSPROEF VOOR ATPL/MPL/TYPE BEVOEGDVER- KLARING	
Manoeuvres / Procedures					Initialen van instructeur na afron- ding van de training	Afge- legd in FFS A	Initialen examinator na afron- ding test
5 Landingen 5.1 Normale landingen* ook na een ILS-nadering met overgang naar visuele vlucht bij het bereiken van de DH			P				
5.2 Landing met gesimuleerd vastgelopen, horizontaal stabilo in elke out- of-trim positie			P----- >	Een lucht- vaartuig mag voor deze oefening niet worden gebruikt			
5.3 Dwarswindlandingen (vliegtuig, indien uitvoerbaar)			P----- >	----->			
5.4 Verkeerspatroon en landing zonder of met gedeeltelijk geselecteerde vleugelvoorrandkleppen en - achterrandskleppen			P----- >	----->			

MEERVLIEGER- GECERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN EN ÉÉNVLIIEGER- GECERTIFICEERDE COMPLEXE VLEUGELVLIIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVERMOGEN	PRAKTISCHE TRAINING					VAARDIG- HEIDSTEST OF BEKWAAM- HEIDSPROEF VOOR ATPL/MPL/TYPE BEVOEGDVER- KLARING	
Manoeuvres / Procedures					Initialen van instructeur na afroning van de training	Afge- legd in	Initialen examinator na afroning test
5.5 Landing met kritische motor gesimuleerd buiten werking			P----- >	----->		M	
5.6 Landing met twee motoren gesimuleerd buiten werking: - vliegtuigen met 3 motoren: de middenmotor en 1 buitenmotor voor zover uitvoerbaar conform gegevens van het AFM; - vliegtuigen met 4 motoren: 2 motoren aan één zijde			P	X		M FFS alleen (alleen vaar- dig- heids- test)	
<p>Algemene opmerkingen:</p> <p>Bijzondere eisen voor aanvulling van een typebevoegdverklaring voor instrumentnaderingen tot aan een beslissingshoogte (DH) van minder dan 200 voet (60 m), d.w.z. Cat II/III-operaties.</p>							
<p>SECTIE 6</p>							

MEERVLIEGER- GECERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN EN ÉÉNVLIEGER- GECERTIFICEERDE COMPLEXE VLEUGELVLIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVERMOGEN	PRAKTISCHE TRAINING					VAARDIG- HEIDSTEST OF BEKWAAM- HEIDSPROEF VOOR ATPL/MPL/TYPE BEVOEGDVER- KLARING	
Manoeuvres / Procedures					Initialen van instructeur na afron- ding van de training	Afge- legd in	Initialen examinator na afron- ding test
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
<p>Extra autorisatie op een typebevoegdverklaring voor instrumentnaderingen tot aan een beslissingshoogte van minder dan 60 m (200 ft) (CAT II/III)</p> <p>De volgende manoeuvres en procedures zijn de minimale trainingseisen om instrumentnaderingen toe te staan tot een DH van minder dan 60 m (200 ft). Tijdens de volgende instrumentnaderingen en afgebroken-naderingsprocedures moet gebruik worden gemaakt van alle vliegtuiguitrusting die nodig is voor typecertificatie van instrumentnaderingen tot een DH van minder dan 60 m (200 ft).</p>							

MEERVLIEGER- GECERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN EN ÉÉNVLIEGER- GECERTIFICEERDE COMPLEXE VLEUGELVLIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVERMOGEN	PRAKTISCHE TRAINING					VAARDIG- HEIDSTEST OF BEKWAAM- HEIDSPROEF VOOR ATPL/MPL/TYPE BEVOEGDVER- KLARING	
Manoeuvres / Procedures					Initialen van instructeur na afronding van de training	Afgelegd in	Initialen examinator na afronding test
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
6.1* Afgebroken start op minimaal toegestane RVR			P*---- ->	---->X Een luchtvaartuig mag niet worden gebruikt voor deze oefening		M*	
6.2* ILS-naderingen: onder gesimuleerde instrumentvliegomstandigheden tot aan de van toepassing zijnde DH, gebruikmakend van vluchtgeleidingssysteem. Standaardprocedures voor onderlinge samenwerking van de bemanning (taakverdeling, afroeprocedures, wederzijds toezicht, informatie-uitwisseling en ondersteuning) moeten in acht worden genomen			P----- >	----->		M	

MEERVLIEGER- GECERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN EN ÉÉNVLIEGER- GECERTIFICEERDE COMPLEXE VLEUGELVLIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVERMOGEN	PRAKTISCHE TRAINING					VAARDIG- HEIDSTEST OF BEKWAAM- HEIDSPROEF VOOR ATPL/MPL/TYPE BEVOEGDVER- KLARING	
Manoeuvres / Procedures					Initialen van instructeur na afron- ding van de training	Afge- legd in FFS A	Initialen examinator na afron- ding test
<p>6.3* Doorstart: na naderingen zoals aangegeven in 6.2 bij het bereiken van DH.</p> <p>De training moet tevens een doorstart bevatten t.g.v. (gesimuleerd) onvoldoende RVR, windschering, vliegtuig wijkt te veel af van naderingslimieten voor een succesvolle nadering, en grond- / boorduitrustingsdefect vóór het bereiken van DH en doorstart met gesimuleerd boorduitrustingsdefect</p>			P----- >	----->		M*	
<p>6.4* Landing(en): met visuele referentie vastgesteld bij DH volgend op een instrumentnadering. Afhankelijk van het specifieke vluchtgeleidingssysteem, moet een automatische landing worden uitgevoerd</p>			P----- >	----->		M	

NOOT: CAT II/III-vluchtuitvoeringen dienen te worden verricht overeenkomstig de operationele regels.

7. Klassebevoegdverklaringen – water

Sectie 6 moet worden voltooid om een meermotorige klassebevoegdverklaring water voor uitsluitend VFR opnieuw geldig te verklaren in die gevallen waar de vereiste ervaring van 10 routesectoren binnen de voorafgaande 12 maanden niet is gehaald.

KLASSEBEVOEGDVERKLARING WATER	PRAKTISCHE TRAINING	
Manoeuvres / Procedures	Initialen van instructeur na afronding van de training	Initialen examiner na afronding test
SECTIE 1		
1 Vertrek		
1.1 Vluchtvoorbereiding, waaronder begrepen: Documentatie Bepalen van massa en zwaartepunt Weersinformatie NOTAM		
1.2 Controles voor de start Buiten/binnen		
1.3 Motor starten en stilleggen Normaal St		
1.4 Taxiën		
1.5 Planeren		
1.6 Aanmeren: Strand Aanlegsteiger Boei		
1.7 Varen met uitgeschakelde motor		
1.8 Controles voor vertrek: Motor opwarmen (indien van toepassing)		

KLASSEBEVOEGDVERKLARING WATER	PRAKTISCHE TRAINING	
Manoeuvres / Procedures	Initialen van instructeur na afronding van de training	Initialen examiner na afronding test
1.9 Opstijgprocedure: Normaal met vleugelklepinstellingen volgens het vlieghandboek Dwarswind (indien de omstandigheden dat toelaten)		
1.10 Klimmen Bochten naar bepaalde koersen Overgang naar horizontale vlucht		
1.11 Contact met ATC en het dienovereenkomstig handelen, R/T-procedure		
SECTIE 2		
2 Bovenwerk (VFR) 2.1 Rechthoekige horizontale vlucht bij diverse vliegsnelheden, waaronder begrepen vliegen bij kritisch lage vliegsnelheid met en zonder vleugelkleppen (inclusief nadering tot Vmca, indien van toepassing)		
2.2 Steile bochten (360° links en rechts bij 45° dwarshelling)		

KLASSEBEVOEGDVERKLARING WATER	PRAKTISCHE TRAINING	
Manoeuvres / Procedures	Initialen van instructeur na afronding van de training	Initialen examiner na afronding test
<p>2.3 Overtrekken en herstellen:</p> <p>(i) overtrekken in de kruisvluchtconfiguratie;</p> <p>(ii) naderen van overtrekken bij het dalen in een bocht in de naderingsconfiguratie en met vermogen;</p> <p>(iii) naderen van overtrekken in de landingsconfiguratie en met vermogen;</p> <p>(iv) naderen van overtrekken, bocht tijdens de klimvlucht met vleugelkleppen in de startstand en klimvermogen (alleen éénmotorige vleugelvliegtuigen)</p>		
2.4 Contact met ATC en het dienovereenkomstig handelen, R/T-procedure		
SECTIE 3		
<p>3 "En route"-procedures VFR</p> <p>3.1 Vliegplan, gegist bestek en kaartlezen</p>		
3.2 Aanhouden van hoogte, koers en snelheid		
3.3 Oriëntatie, tijdplanning en herzien van ETA's		
3.4 Gebruik van radionavigatiehulpmiddelen (indien van toepassing)		
3.5 Vluchtbeheersing (vluchtlog, routinecontroles inclusief brandstof, systemen en ijsafzetting)		

KLASSEBEVOEGDVERKLARING WATER	PRAKTISCHE TRAINING	
Manoeuvres / Procedures	Initialen van instructeur na afronding van de training	Initialen examiner na afronding test
3.6 Contact met ATC en het dienovereenkomstig handelen, R/T-procedure		
SECTIE 4		
4 Aankomsten en landingen		
4.1 Procedure bij aankomst op vliegveld (enkel amfibietoestellen)		
4.2 Normale landing		
4.3 Landing zonder vleugelkleppen		
4.4 Landing met dwarswind (indien geschikte omstandigheden)		
4.5 Glijlanding vanaf hoogstens 2000' boven het water (alleen éénmotorig vleugelvliegtuig)		
4.6 Doorstart vanaf de minimumhoogte		
Landing op stil water Landing op ruw water		
4.8 Contact met ATC en het dienovereenkomstig handelen, R/T-procedure		
SECTIE 5		

KLASSEBEVOEGDVERKLARING WATER	PRAKTISCHE TRAINING	
Manoeuvres / Procedures	Initialen van instructeur na afronding van de training	Initialen examiner na afronding test
<p>5 Abnormale procedures en noodprocedures (Deze sectie kan worden gecombineerd met secties 1 t/m 4)</p> <p>5.1 Afgebroken start bij een redelijke snelheid</p>		
5.2 Gesimuleerde motorstoring na opstijgen (alleen éénmotorige vleugelvliegtuigen)		
5.3 Gesimuleerde noodlanding zonder vermogen (alleen éénmotorige vleugelvliegtuigen)		
5.4 Gesimuleerde noodtoestanden: (i) brand of rook tijdens de vlucht (ii) systeemstoringen waar van toepassing		
5.5 Contact met ATC en het dienovereenkomstig handelen, R/T-procedure		
SECTIE 6		
<p>6 Gesimuleerde asymmetrische vlucht (Deze sectie kan worden gecombineerd met secties 1 t/m 5)</p> <p>6.1 Gesimuleerde motorstoring gedurende de start (op veilige hoogte, tenzij uitgevoerd in een FFS en FNPT II)</p>		

KLASSEBEVOEGDVERKLARING WATER	PRAKTISCHE TRAINING	
Manoeuvres / Procedures	Initialen van instructeur na afronding van de training	Initialen examiner na afronding test
6.2 Afzetten en herstarten van de motor (alleen ME-vaardigheidstest)		
6.3 Asymmetrische nadering en doorstart		
6.4 Asymmetrische nadering en landing, waarbij het vliegtuig volledig tot stilstand wordt gebracht		
6.5 Contact met ATC en het dienovereenkomstig handelen, R/T-procedure		

C. Specifieke eisen voor de categorie helikopters

1. In het geval van een vaardigheidstest of bekwaamheidsproef voor typebevoegdverklaringen en de ATPL moet de kandidaat slagen voor secties 1 t/m 4 en 6 (indien van toepassing) van de vaardigheidstest of bekwaamheidsproef. Wanneer een kandidaat zakt voor meer dan 5 items moet hij/zij de volledige test / proef opnieuw afleggen. Een kandidaat die voor 5 items of minder zakt, moet die items herhalen. Wanneer hij/zij zakt voor een item van de herkansingstest / -proef, daarbij inbegrepen die items die bij een eerdere poging werden behaald, moet de kandidaat de gehele test / proef overdoen. Alle secties van de vaardigheidstest of bekwaamheidsproef moeten binnen de 6 maanden zijn afgerond.
2. In het geval van een bekwaamheidsproef voor een IR moet de kandidaat slagen voor sectie 5 van de bekwaamheidsproef. Wanneer een kandidaat zakt voor meer dan 3 items moet hij/zij de volledige sectie 5 opnieuw afleggen. Een kandidaat die voor 3 items of minder zakt, moet die items herhalen. Wanneer hij/zij zakt voor een item van de herkansingproef, daarbij inbegrepen die items van sectie 5 die bij een eerdere poging werden behaald, moet de kandidaat de gehele proef overdoen.

TOEGESTANE AFWIJINGEN BIJ DE VliegTEST

3. De kandidaat dient blijk te geven van de vaardigheid om:
 - (a) de helikopter binnen zijn limieten te bedienen;
 - (b) alle manoeuvres soepel en nauwkeurig uit te voeren;
 - (c) blijk te geven van goed inzicht en vliegerschap;
 - (d) luchtvaartkundige kennis toe te passen;
 - (e) te allen tijde de helikopter onder controle te houden zodat de succesvolle afloop van een procedure of manoeuvre op geen enkel moment in twijfel wordt getrokken;
 - (f) procedures voor de onderlinge samenwerking van de bemanning en procedures voor de uitval van een bemanningslid, indien van toepassing, te begrijpen en toe te passen; en
 - (g) effectief met de andere bemanningsleden te communiceren, indien van toepassing.
4. De onderstaande limieten zijn van toepassing, met een marge voor turbulente weersomstandigheden en de kenmerken voor het hanteren en de prestaties van het gebruikte luchtvaartuig.

- (a) Limieten tijdens het IFR-vliegen

Hoogte:

In het algemeen ± 100 voet

Initiëren van doorstart op beslissingshoogte (DH/DA) $+50$ voet/ -0 voet

Minimale dalingshoogte (MDH) / hoogte boven gemiddeld zeeniveau $+50$ voet/ -0 voet

Volgen van grondkoersen:

M.b.v. radiohulpmiddelen $\pm 5^\circ$

Precisienadering halve schaaluitslag, azimut en glijpad

Koers:

Normale operaties $\pm 5^\circ$

Abnormale operaties / noodgevallen $\pm 10^\circ$

Snelheid:

In het algemeen ± 10 knopen

Met gesimuleerde motorstoring $+10$ knopen/ -5 knopen

(b) Limieten tijdens het VFR-vliegen

Hoogte:

In het algemeen ± 100 voet

Koers:

Normale operaties $\pm 5^\circ$

Abnormale operaties / noodgevallen $\pm 10^\circ$

Snelheid:

In het algemeen ± 10 knopen

Met gesimuleerde motorstoring $+10$ knopen/ -5 knopen

Gronddrift:

T.O. stilhangen (hoveren) I.G.E. ± 3 voet

Landing ± 2 voet (met 0 voet achterwaartse of zijwaartse vlucht)

INHOUD VAN DE TRAINING / VAARDIGHEIDSTEST / BEKWAAMHEIDSPROEF

ALGEMEEN

5. De onderstaande symbolen betekenen het volgende:

P= Getraind als PIC voor de afgifte van een typebevoegdverklaring voor SPH of getraind als PIC of tweede bestuurder en als PF en PNF voor de afgifte van een typebevoegdverklaring voor MPH.

6. De praktijktraining moet ten minste worden uitgevoerd op het trainingsuitrustingsniveau aangegeven als (P), of kan worden uitgevoerd tot elk hoger uitrustingsniveau aangegeven met de pijl (---->).

De onderstaande afkortingen worden gehanteerd om de gebruikte trainingsuitrusting aan te geven:

FFS = Vluchtnabootser

FTD = Vliegtrainingshulpmiddel

H = Helikopter

7. De items met een sterretje (*) moeten worden gevlogen in werkelijke of gesimuleerde IMC, enkel door kandidaten in het kader van een verlenging of hernieuwde afgifte van een IR(H) of de uitbreiding van de bevoegdheden van die bevoegdverklaring naar een ander type.

8. Instrumentvliegprocedures (sectie 5) moeten enkel worden uitgevoerd door kandidaten in het kader van een verlenging of hernieuwde afgifte van een IR(H) of de uitbreiding van de bevoegdheden van die bevoegdverklaring naar een ander type. Een FFS of FTD 2/3 mag voor dit doel worden gebruikt.
9. Wanneer de letter "M" in de kolom van de vaardigheidstest / bekwaamheidsproef staat, betekent dit dat het hier een verplichte oefening betreft.
10. Er zal een FSTD worden gebruikt voor praktijktraining en de tests indien de FSTD deel uitmaakt van een opleiding voor een typebevoegdverklaring. De volgende punten worden in beschouwing genomen bij de opleiding:
 - (a) de kwalificatie van de FSTD zoals uiteengezet in Deel OR;
 - (b) de kwalificaties van de instructeur en examinerator;
 - (c) het totaal aan FSTD-training waarin de opleiding voorziet;
 - (d) de kwalificaties en voorgaande ervaring op soortgelijke types van de bestuurder in opleiding; en
 - (e) het totaal aan vliegervaring onder toezicht voorzien na de afgifte van de nieuwe typebevoegdverklaring.

MEERVLIEGER-GECERTIFICEERDE HELIKOPTERS

11. Kandidaten voor de vaardigheidstest voor de afgifte van de typebevoegdverklaring voor meervlieger-gecertificeerde helikopters en ATPL(H) moeten enkel secties 1 t/m 4 afleggen, en sectie 6 indien van toepassing.
12. Kandidaten voor een verlenging of hernieuwde afgifte van de bekwaamheidsproef voor typebevoegdverklaring voor meervlieger-gecertificeerde helikopters moeten enkel secties 1 t/m 4 afleggen, en sectie 6 indien van toepassing.

MEERVLIEGER/ÉÉNVLIEGER-GECERTIFICEERDE HELIKOPTERS	PRAKTISCHE TRAINING				VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF	
	FTD	FFS	H	Initialen van instructeur na afronding van de training	Afgelegd in	Initialen examinerator na afronding test
Manoeuvres / Procedures					FFS H	
SECTIE 1 — Voorbereidingen en controles vóór de vlucht						

MEERVLIEGER/ÉÉNVLIEGER- GECERTIFICEERDE HELIKOPTERS		PRAKTISCHE TRAINING				VAARDIGHEIDS- TEST OF BEKWAAM- HEIDSPROEF	
Manoeuvres / Procedures					Initialen van instructeur na afronding van de training	Afgelegd in	Initialen examiner na afronding test
		FTD	FFS	H		FFS H	
1.1	Uitwendige visuele inspectie van de helikopter; locatie van elk onderdeel en doel van de inspectie			P		M (indien uitgevoerd in de helikopter)	
1.2	Inspectie van de cockpit		P	---->		M	
1.3	Startprocedures, controle van radio- en navigatie-uitrusting, selectie en instelling van navigatie- en communicatiefrequenties	P	---->	---->		M	
1.4	Taxiën / lucht taxiën in overeenstemming met luchtverkeersleidingsinstructies of op aanwijzing van een instructeur		P	---->		M	
1.5	Procedures en controles voor de start	P	---->	---->		M	
SECTIE 2 — Vliegmanoeuvres en -procedures							
2.1	Starts (diverse profielen)		P	---->		M	
2.2	Starts & landingen op glooiingen of met dwarswind		P	---->			

MEERVLIEGER/ÉÉNVLIEGER- GECERTIFICEERDE HELIKOPTERS		PRAKTISCHE TRAINING				VAARDIGHEIDS- TEST OF BEKWAAM- HEIDSPROEF	
Manoeuvres / Procedures					Initialen van instructeur na afronding van de training	Afgelegd in	Initialen examiner na afronding test
		FTD	FFS	H		FFS H	
2.3	Start met maximale startmassa (werkelijke of gesimuleerde maximale startmassa)	P	---->	---->			
2.4	Start met gesimuleerde motorstoring kort voor het bereiken van TDP of DPATO		P	---->		M	
2.4.1	Start met gesimuleerde motorstoring kort na het bereiken van TDP of DPATO		P	---->		M	
2.5	Bochten tijdens klimvlucht en daalvlucht naar opgegeven koersen	P	---->	---->		M	
2.5.1	Bochten met 30° dwarshelling, 180° tot 360° linksom en rechtsom, uitsluitend op instrumenten	P	---->	---->		M	
2.6	Daling in autorotatie	P	---->	---->		M	
2.6.1	Autorotatielanding (alleen SEH) of vermogensherstel		P	---->		M	
2.7	Landingen, diverse profielen		P	---->		M	

MEERVLIEGER/ÉÉNVLIEGER- GECERTIFICEERDE HELIKOPTERS		PRAKTISCHE TRAINING				VAARDIGHEIDS- TEST OF BEKWAAM- HEIDSPROEF	
Manoeuvres / Procedures					Initialen van instructeur na afronding van de training	Afgelegd in	Initialen examiner na afronding test
		FTD	FFS	H		FFS H	
2.7.1	Doorstart of landing volgend op gesimuleerde motorstoring vóór LDP of DPBL		P	---->		M	
2.7.2	Landing volgend op gesimuleerde motorstoring na LDP of DPBL		P	---->		M	
SECTIE 3 — Normale en abnormale werking van de volgende systemen en procedures							
3	Normale en abnormale werking van de volgende systemen en procedures:					M	Uit deze sectie moet een verplicht minimum van 3 items worden gekozen
3.1	Motor	P	---->	---->			
3.2	Airconditioning (verwarming, ventilatie)	P	---->	---->			
3.3	Pitot- / statisch systeem	P	---->	---->			
3.4	Brandstofsysteem	P	---->	---->			

MEERVLIEGER/ÉÉNVLIEGER- GECERTIFICEERDE HELIKOPTERS		PRAKTISCHE TRAINING				VAARDIGHEIDS- TEST OF BEKWAAM- HEIDSPROEF	
Manoeuvres / Procedures					Initialen van instructeur na afronding van de training	Afgelegd in	Initialen examiner na afronding test
		FTD	FFS	H		FFS H	
3.5	Elektrisch systeem	P	---->	---->			
3.6	Hydraulisch systeem	P	---->	---->			
3.7	Besturings- en trimsysteem	P	---->	---->			
3.8	Systeem ter voorkoming van ijsafzetting en ijsverwijdering	P	---->	---->			
3.9	Automatische piloot / stuurcommandosysteem	P	---->	---->			
3.10	Stabiliteitvergroten- de apparatuur	P	---->	---->			
3.11	Weerradar, radiohoogtemeter, transponder	P	---->	---->			
3.12	Gebiedsnavigatiesysteem	P	---->	---->			
3.13	Landingsgestel	P	----->	----->			
3.14	Hulpaggregaat (auxiliary power unit – APU)	P	---->	---->			
3.15	Radio-, navigatie-uitrusting, instrumenten voor het Flight Management System (vluchtregelsysteem)	P	---->	---->			

MEERVLIEGER/ÉÉNVLIEGER- GECERTIFICEERDE HELIKOPTERS		PRAKTISCHE TRAINING				VAARDIGHEIDS- TEST OF BEKWAAM- HEIDSPROEF	
Manoeuvres / Procedures					Initialen van instructeur na afronding van de training	Afgelegd in	Initialen examiner na afronding test
		FTD	FFS	H		FFS H	
SECTIE 4 — Abnormale en noodprocedures							
4	Abnormale en noodprocedures					M	Uit deze sectie moet een verplicht minimum van 3 items worden gekozen
4.1	Brandbestrijdingsoefeningen (waaronder evacuatie indien van toepassing)	P	---->	---->			
4.2	Rookbeheersing en verwijdering	P	---->	---->			
4.3	Motorstoringen, uitzetten en herstarten op veilige hoogte	P	---->	---->			
4.4	Brandstof lozen (gesimuleerd)	P	---->	---->			
4.5	Storing van staartrotorbesturing (indien van toepassing)	P	---->	---->			

MEERVLIEGER/ÉÉNVLIEGER- GECERTIFICEERDE HELIKOPTERS		PRAKTISCHE TRAINING				VAARDIGHEIDS- TEST OF BEKWAAM- HEIDSPROEF	
Manoeuvres / Procedures					Initialen van instructeur na afronding van de training	Afgelegd in	Initialen examiner na afronding test
		FTD	FFS	H		FFS H	
4.5.1	Uitvallen van staartrotor (indien van toepassing)	P	---->	Voor deze oefening mag geen helikopter worden gebruikt			
4.6	Uitval van een bemanningslid – enkel MPH	P	---->	---->			
4.7	Storingen in de aandrijving	P	---->	---->			
4.8	Andere noodprocedures zoals uiteengezet in het betreffende vlieghandboek	P	---->	---->			
SECTIE 5 — Procedures voor instrumentvliegen (uit te voeren in IMC of gesimuleerde IMC)							
5.1	Instrumentenstart: overgang naar instrumentvliegen is vereist zo spoedig mogelijk na het loskomen	P*	---- >*	---->*			
5.1.1	Gesimuleerde motorstoring tijdens het vertrek	P*	---- >*	---->*		M*	

MEERVLIEGER/ÉÉNVLIEGER- GECERTIFICEERDE HELIKOPTERS		PRAKTISCHE TRAINING				VAARDIGHEIDS- TEST OF BEKWAAM- HEIDSPROEF	
Manoeuvres / Procedures					Initialen van instructeur na afronding van de training	Afgelegd in	Initialen examiner na afronding test
		FTD	FFS	H		FFS H	
5.2	Naleven van vertrek- en aankomstroutes en ATC-instructies	P*	---- >*	---->*		M*	
5.3	Wachtprocedures	P*	---- >*	---->*			
5.4	Nadering m.b.v. ILS tot aan de beslissingshoogte voor CAT I	P*	---- >*	---->*			
5.4.1	Met de hand, zonder stuurcommandosysteem	P*	---- >*	---->*		M*	
5.4.2	Precisienadering met de hand, met of zonder stuurcommandosysteem	P*	---- >*	---->*		M*	
5.4.3	Met gekoppelde automatische piloot	P*	---- >*	---->*			

MEERVLIEGER/ÉÉNVLIEGER- GECERTIFICEERDE HELIKOPTERS		PRAKTISCHE TRAINING				VAARDIGHEIDS- TEST OF BEKWAAM- HEIDSPROEF	
Manoeuvres / Procedures					Initialen van instructeur na afronding van de training	Afgelegd in	Initialen examiner na afronding test
		FTD	FFS	H		FFS H	
5.4.4	Met de hand, met één motor gesimuleerd buiten werking. (Motorstoring moet gedurende de eindnadering vóór het passeren van het buitenmerkbaken (OM) tot het landingsdoelpunt worden gesimuleerd, of totdat de afgebroken-naderingsprocedure is voltooid)	P*	---- >*	---->*		M*	
5.5	Niet-precisienadering tot aan de minimumdalingshoogte (MDA/H)	P*	---- >*	---->*		M*	
5.6	Doorstart met alle motoren in werking bij het bereiken van de DA/DH of MDA/MDH	P*	---- >*	---->*			
5.6.1	Overige procedures voor afgebroken naderingen	P*	---- >*	---->*			
5.6.2	Doorstart met een motor gesimuleerd buiten werking bij het bereiken van de DA/DH of MDA/MDH	P*				M*	
5.7	Autorotatie in IMC met vermogensherstel	P*	---- >*	---->*		M*	

MEERVLIEGER/ÉÉNVLIEGER- GECERTIFICEERDE HELIKOPTERS		PRAKTISCHE TRAINING				VAARDIGHEIDS- TEST OF BEKWAAM- HEIDSPROEF	
Manoeuvres / Procedures					Initialen van instructeur na afronding van de training	Afgelegd in	Initialen examiner na afronding test
		FTD	FFS	H		FFS H	
5.8	Herstellen vanuit ongewone vliegstanden	P*	---- >*	---->*		M*	
SECTIE 6 — Gebruik van facultatieve uitrusting							
6	Gebruik van facultatieve uitrusting	P	---->	---->			

D. Specifieke eisen voor de categorie powered-lift luchtvaartuigen

- In het geval van vaardigheidstests of bekwaamheidsproeven voor typebevoegdverklaringen voor powered-lift luchtvaartuigen moet de kandidaat slagen voor secties 1 t/m 5 en 6 (indien van toepassing) van de vaardigheidstest of bekwaamheidsproef. Wanneer een kandidaat zakt voor meer dan 5 items moet hij/zij de volledige test / proef opnieuw afleggen. Een kandidaat die voor 5 items of minder zakt, moet die items herhalen. Wanneer hij/zij zakt voor een item van de herkansingstest / -proef, daarbij inbegrepen die items die bij een eerdere poging werden behaald, moet de kandidaat de gehele test / proef overdoen. Alle secties van de vaardigheidstest of bekwaamheidsproef moeten binnen de zes maanden zijn afgerond.

TOEGESTANE AFWIJINGEN BIJ DE VLIEGTEST

- De kandidaat dient blijk te geven van de vaardigheid om:
 - het powered-lift luchtvaartuig binnen zijn limieten te bedienen;
 - alle manoeuvres soepel en nauwkeurig uit te voeren;
 - blijk te geven van goed inzicht en vliegerschap;
 - luchtvaartkundige kennis toe te passen;
 - te allen tijde het powered-lift luchtvaartuig onder controle te houden zodat de succesvolle afloop van een procedure of manoeuvre op geen enkel moment in twijfel wordt getrokken;
 - procedures voor de onderlinge samenwerking van de bemanning en procedures voor de uitval van een bemanningslid te begrijpen en toe te passen; en

(g) effectief met de andere bemanningsleden te communiceren.

3. De onderstaande limieten zijn van toepassing, met een marge voor turbulente weersomstandigheden en de kenmerken voor het hanteren en de prestaties van het gebruikte powered-lift luchtvaartuig.

(a) Limieten tijdens het IFR-vliegen:

Hoogte:

In het algemeen ± 100 voet

Initiëren van doorstart op beslissingshoogte (DH/DA) $+50$ voet/ -0 voet

Minimale dalingshoogte (MDH) / hoogte boven gemiddeld zeeniveau $+50$ voet/ -0 voet

Volgen van grondkoersen:

M.b.v. radiohulpmiddelen $\pm 5^\circ$

Precisienadering halve schaaluitslag, azimut en glijpad

Koers:

Normale operaties $\pm 5^\circ$

Abnormale operaties / noodgevallen $\pm 10^\circ$

Snelheid:

In het algemeen ± 10 knopen

Met gesimuleerde motorstoring $+10$ knopen/ -5 knopen

(b) Limieten tijdens het VFR-vliegen:

Hoogte:

In het algemeen ± 100 voet

Koers:

Normale operaties $\pm 5^\circ$

Abnormale operaties / noodgevallen $\pm 10^\circ$

Snelheid:

In het algemeen ± 10 knopen

Met gesimuleerde motorstoring $+10$ knopen/ -5 knopen

Gronddrift:

T.O. stilhangen (hoveren) I.G.E. ± 3 voet

Landing ± 2 voet (met 0 voet achterwaartse of zijwaartse vlucht)

INHOUD VAN DE TRAINING / VAARDIGHEIDSTEST / BEKWAAMHEIDSPROEF

4. De onderstaande symbolen betekenen het volgende:

P= Getraind als PIC of tweede bestuurder en als PF en PNF ten behoeve van de afgifte van een typebevoegdverklaring, voor zover toepasselijk.

5. De praktijktraining moet ten minste worden uitgevoerd op het trainingsuitrustingsniveau aangegeven als (P), of kan worden uitgevoerd tot elk hoger uitrustingsniveau aangegeven met de pijl (---->).
6. De onderstaande afkortingen worden gehanteerd om de gebruikte trainingsuitrusting aan te geven:
 - FFS = Vluchtnabootser
 - FTD = Vliegtrainingshulpmiddel
 - OTD = Andere trainingshulpmiddelen
 - PL = Powered-lift luchtvaartuig
 - (a) Kandidaten voor de vaardigheidstest voor de afgifte van de typebevoegdverklaring voor powered-lift luchtvaartuigen moeten secties 1 t/m 5 afleggen, en sectie 6 indien van toepassing.
 - (b) Kandidaten voor een verlenging of hernieuwde afgifte van de bekwaamheidsproef voor typebevoegdverklaring voor powered-lift luchtvaartuigen moeten secties 1 t/m 5 afleggen, en secties 6 en/of 7 indien van toepassing.
 - (c) De items met een sterretje (*) mogen uitsluitend op instrumenten worden gevlogen. Indien tijdens de vaardigheidstest of bekwaamheidsproef niet aan deze voorwaarde wordt voldaan, zal de typebevoegdverklaring worden beperkt tot uitsluitend VFR.
7. Wanneer de letter "M" in de kolom van de vaardigheidstest / bekwaamheidsproef staat, betekent dit dat het hier een verplichte oefening betreft.
8. Er moeten FSTD's worden gebruikt voor praktijktraining en de tests indien ze deel uitmaken van een goedgekeurde opleiding voor een typebevoegdverklaring. De volgende punten worden in beschouwing genomen bij de goedkeuring van de opleiding:
 - (a) de kwalificatie van de FSTD's zoals uiteengezet in Deel OR;
 - (b) de kwalificaties van de instructeur.

CATEGORIE POWERED-LIFT LUCHTVAARTUIGEN		PRAKTISCHE TRAINING					VAARDIGHEIDS- TEST OF BEKWAAM- HEIDSPROEF	
Manoeuvres / Procedures						Initialen van instructeur na afronding van de training	Afge- legd in	Initialen examinator na afronding test
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
SECTIE 1 — Voorbereidingen en controles vóór de vlucht								
1.1	Uitwendige visuele inspectie van het powered-lift luchtvaartuig; locatie van elk onderdeel en doel van de inspectie				P			
1.2	Inspectie van de cockpit	P	---->	---->	---->			
1.3	Startprocedures, controle van radio- en navigatie-uitrusting, selectie en instelling van navigatie- en communicatie-frequenties	P	---->	---->	---->		M	
1.4	Taxiën in overeenstemming met luchtverkeersleidingsinstructies of op aanwijzing van een instructeur		P	---->	---->			
1.5	Procedures en controles voor de start, waaronder vermogenscontrole	P	---->	---->	---->		M	
SECTIE 2 — Vliegmanoeuvres en -procedures								

CATEGORIE POWERED-LIFT LUCHTVAARTUIGEN		PRAKTISCHE TRAINING				VAARDIGHEIDS-TEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF	
		OTD	FTD	FFS	PL	Initialen van instructeur na afronding van de training	Initialen examiner na afronding test
Manoeuvres / Procedures						Afgelegd in FFS PL	
2.1	Normale VFR-startprofielen; Operaties op de startbaan (STOL en VTOL) inclusief dwarswind Verhoogde helihavens Helihavens op grondniveau		P	---->	---->	M	
2.2	Start met maximale startmassa (werkelijke of gesimuleerde maximale startmassa)		P	---->			
2.3. 1	Afgebroken start: tijdens operaties op een startbaan tijdens operaties op een verhoogde helihaven tijdens operaties op een helihaven op grondniveau		P	---->		M	

CATEGORIE POWERED-LIFT LUCHTVAARTUIGEN		PRAKTISCHE TRAINING					VAARDIGHEIDS-TEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF	
						Initialen van instructeur na afronding van de training	Afge- legd in	Initialen examinator na afronding test
Manoeuvres / Procedures		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
2.3. 2	Start met gesimuleerde motorstoring na het beslissingspunt: tijdens operaties op een startbaan tijdens operaties op een verhoogde helihaven tijdens operaties op een helihaven op grondniveau		P	---->			M	
2.4	Daling in autorotatie in helikoptermodus naar de grond (voor deze oefening mag geen luchtvaartuig worden gebruikt)	P	---->	---->			M FFS alleen	
2.4. 1	Daling met windmilling in vleugelvliegtuigmodus (voor deze oefening mag geen luchtvaartuig worden gebruikt)		P	---->			M FFS alleen	

CATEGORIE POWERED-LIFT LUCHTVAARTUIGEN		PRAKTISCHE TRAINING					VAARDIGHEIDS-TEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF	
						Initialen van instructeur na afronding van de training	Afgelegd in FFS PL	Initialen examiner na afronding test
Manoeuvres / Procedures		OTD	FTD	FFS	PL			
2.5	Normale VFR-landingsprofielen; operaties op de startbaan (STOL en VTOL) verhoogde helihavens helihavens op grondniveau		P	---->	---->		M	
2.5.1	Landing met gesimuleerde motorstoring na het beslissingspunt: tijdens operaties op een startbaan tijdens operaties op een verhoogde helihaven tijdens operaties op een helihaven op grondniveau							
2.6	Doorstart of landing volgend op gesimuleerde motorstoring vóór het beslissingspunt		P	---->			M	

SECTIE 3 — Normale en abnormale werking van de volgende systemen en procedures:

CATEGORIE POWERED-LIFT LUCHTVAARTUIGEN		PRAKTISCHE TRAINING					VAARDIGHEIDS- TEST OF BEKWAAM- HEIDSPROEF	
Manoeuvres / Procedures						Initialen van instructeur na afronding van de training	Afge- legd in	Initialen examinator na afronding test
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
3	Normale en abnormale werking van de volgende systemen en procedures (mag worden voltooid in een FSTD die is gekwalificeerd voor de oefening):						M	Uit deze sectie moet een verplicht minimum van 3 items worden gekozen
3.1	Motor	P	---->	---->				
3.2	Onder druk zetten en airconditioning (verwarming, ventilatie)	P	---->	---->				
3.3	Pitot- / statisch systeem	P	---->	---->				
3.4	Brandstofsysteem	P	---->	---->				
3.5	Elektrisch systeem	P	---->	---->				
3.6	Hydraulisch systeem	P	---->	---->				
3.7	Vliegtuigbesturings- en trimsysteem	P	---->	---->				
3.8	Systeem ter voorkoming van ijsafzetting en ijsverwijdering, voorruitverwarming (indien aanwezig)	P	---->	---->				

CATEGORIE POWERED-LIFT LUCHTVAARTUIGEN		PRAKTISCHE TRAINING					VAARDIGHEIDS-TEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF	
						Initialen van instructeur na afronding van training	Afge- legd in	Initialen examinator na afronding test
Manoeuvres / Procedures		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
3.9	Automatische piloot / stuurcommandosysteem	P	--->	--->				
3.10	Apparatuur voor het waarschuwen voor of het vermijden van overtrekken, en appa- raat ter verbetering van de stabiliteit	P	---->	---->				
3.11	Weerradar, radiohoog- temeter, transponder, grondnaderings- waarschuwingssysteem (indien aanwezig)	P	---->	---->				
3.12	Landingsgestel	P	---->	---->				
3.13	Hulpaggregaat (auxiliary power unit – APU)	P	---->	---->				
3.14	Radio-, navigatie- uitrusting, instrumenten en Flight Management System (vluchtregelsysteem)	P	---->	---->				
3.15	Klepsysteem	P	---->	---->				
SECTIE 4 — Abnormale en noodprocedures								

CATEGORIE POWERED-LIFT LUCHTVAARTUIGEN		PRAKTISCHE TRAINING					VAARDIGHEIDS-TEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF	
Manoeuvres / Procedures						Initialen van instructeur na afronding van de training	Afgelegd in	Initialen examiner na afronding test
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
4	Abnormale en noodprocedures (mag worden voltooid in een FSTD indien gekwalificeerd voor de oefening)						M	Uit deze sectie moet een verplicht minimum van 3 items worden gekozen
4.1	Brandbestrijdingsoefeningen, APU, vrachtruim, cockpit en elektrische branden inclusief evacuatie indien van toepassing	P	---->	---->				
4.2	Rookbeheersing en -verwijdering	P	---->	---->				
4.3	Motorstoringen, afzetten en herstarten van de motor (voor deze oefening mag geen luchtvaartuig worden gebruikt) met inbegrip van OEI-omzetting van helikopter naar luchtvaartuig en omgekeerd	P	---->	---->			FFS alleen	
4.4	Brandstof lozen (gesimuleerd, indien gepast)	P	---->	---->				

CATEGORIE POWERED-LIFT LUCHTVAARTUIGEN		PRAKTISCHE TRAINING					VAARDIGHEIDS-TEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF	
						Initialen van instructeur na afronding van training	Afge- legd in	Initialen examinator na afronding test
Manoeuvres / Procedures		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
4.5	Windschering bij start en landing (voor deze oefening mag geen luchtvaartuig worden gebruikt)			P			FFS alleen	
4.6	Gesimuleerde cabinedrukstoring / nooddaling (voor deze oefening mag geen luchtvaartuig worden gebruikt)	P	---->	---->			FFS alleen	
4.7	ACAS-incident (voor deze oefening mag geen luchtvaartuig worden gebruikt)	P	---->	---->			FFS alleen	
4.8	Uitval van een bemanningslid	P	---->	---->				
4.9	Storingen in de aandrijving	P	---->	---->			FFS alleen	

CATEGORIE POWERED-LIFT LUCHTVAARTUIGEN		PRAKTISCHE TRAINING					VAARDIGHEIDS-TEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF	
Manoeuvres / Procedures						Initialen van instructeur na afronding van de training	Afgelegd in	Initialen examiner na afronding test
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
4.10	Herstel uit volledige overtrek (vermogen aan en uit) of na activeren van overtrekwaarschuwingsapparaat in klimvlucht, kruisvlucht en naderingsconfiguratie (voor deze oefening mag geen luchtvaartuig worden gebruikt)	P	---->	---->			FFS alleen	
4.11	Andere noodprocedures zoals uiteengezet in het betreffende vlieghandboek	P	---->	---->				
SECTIE 5 — Procedures voor instrumentvliegen (uit te voeren in IMC of gesimuleerde IMC)								
5.1	Instrumentenstart: overgang naar instrumentvliegen is vereist zo spoedig mogelijk na het loskomen	P*	---->*	---->*				
5.1.1	Gesimuleerde motorstoring tijdens de start na het beslissingspunt	P*	---->*	---->*			M*	
5.2	Naleven van vertrek- en aankomstroutes en ATC-instructies	P*	---->*	---->*			M*	

CATEGORIE POWERED-LIFT LUCHTVAARTUIGEN		PRAKTISCHE TRAINING					VAARDIGHEIDS-TEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF	
						Initialen van instructeur na afronding van training	Afge- legd in	Initialen examinator na afronding test
Manoeuvres / Procedures		OTD	FTD	FFS	PL	de	FFS PL	
5.3	Wachtprocedures	P*	---->*	---->*				
5.4	Precisienadering tot een beslissingshoogte niet lager dan 60 m (200 ft)	P*	---->*	---->*				
5.4. 1	Met de hand, zonder stuurcommandosysteem	P*	---->*	---->*			M* (enkel vaar- dig- heids- test)	
5.4. 2	Met de hand, met stuurcommandosysteem	P*	---->*	---->*				
5.4. 3	Met gebruik van automatische piloot	P*	---->*	---->*				

CATEGORIE POWERED-LIFT LUCHTVAARTUIGEN		PRAKTISCHE TRAINING					VAARDIGHEIDS-TEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF	
						Initialen van instructeur na afronding van training	Afge- legd in	Initialen examinator na afronding test
Manoeuvres / Procedures		OTD	FTD	FFS	PL	Initialen van instructeur na afronding van training	FFS PL	Initialen examinator na afronding test
5.4. 4	Handmatig, met een motor gesimuleerd buiten werking; motorstoring moet worden gesimuleerd tijdens de eindnadering vanaf het moment voor het passeren van het buitenmerkbaken (OM) tot aan ofwel het landingsdoelpunt of verder tot de volledige afronding van de afgebroken-naderingsprocedure	P*	---->*	---->*			M*	
5.5	Niet-precisienadering tot aan de minimumdalingshoogte (MDA/H)	P*	---->*	---->*			M*	
5.6	Doorstart met alle motoren in werking bij het bereiken van de DA/DH of MDA/MDH	P*	---->*	---->*				
5.6. 1	Overige procedures voor afgebroken naderingen	P*	---->*	---->*				

CATEGORIE POWERED-LIFT LUCHTVAARTUIGEN		PRAKTISCHE TRAINING					VAARDIGHEIDS-TEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF	
						Initialen van instructeur na afronding van de training	Afge- legd in FFS PL	Initialen examinator na afronding test
Manoeuvres / Procedures		OTD	FTD	FFS	PL			
5.6. 2	Doorstart met een motor gesimuleerd buiten werking bij het bereiken van de DA/DH of MDA/MDH	P*					M*	
5.7	Autorotatie in IMC met vermogensherstel om te landen op startbaan alleen in helikoptermodus (voor deze oefening mag geen luchtvaartuig worden gebruikt)	P*	---->*	---->*			M* Alleen FFS	
5.8	Herstellen vanuit ongewone vliegstanden (hangt af van de kwaliteit van de FFS)	P*	---->*	---->*			M*	
SECTIE 6 — Extra autorisatie op een typebevoegdverklaring voor instrumentnaderingen tot aan een beslissingshoogte van minder dan 60 m (CAT II/III)								

CATEGORIE POWERED-LIFT LUCHTVAARTUIGEN		PRAKTISCHE TRAINING					VAARDIGHEIDS-TEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF	
Manoeuvres / Procedures						Initialen van instructeur na afronding van de training	Afgelegd in	Initialen examiner na afronding test
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
6	<p>Extra autorisatie op een typebevoegdverklaring voor instrumentnaderingen tot aan een beslissingshoogte van minder dan 60 m (CAT II/III).</p> <p>De volgende manoeuvres en procedures zijn de minimale trainingseisen om instrumentnaderingen toe te staan tot een DH van minder dan 60 m (200 ft). Tijdens de volgende instrumentnaderingen en afgebroken-naderingsprocedures moet gebruik worden gemaakt van alle uitrusting van het powered-lift luchtvaartuig die nodig is voor typecertificatie van instrumentnaderingen tot een DH van minder dan 60 m (200 ft)</p>							
6.1	Afgebroken start op minimaal toegestane RVR		P	---->			M*	

CATEGORIE POWERED-LIFT LUCHTVAARTUIGEN		PRAKTISCHE TRAINING				VAARDIGHEIDS-TEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF		
		OTD	FTD	FFS	PL	Initialen van instructeur na afronding van training	Afgelegd in FFS PL	Initialen examiner na afronding test
6.2	<p>ILS-naderingen onder gesimuleerde instrumentvliegomstandigheden tot aan de van toepassing zijnde DH, gebruikmakend van vluchtgeleidings-systeem.</p> <p>Standaardprocedures voor onderlinge samenwerking van de bemanning (SOP's) moeten in acht worden genomen</p>		P	---->	---->		M*	
6.3	<p>Doorstart na naderingen zoals aangegeven in 6.2 bij het bereiken van DH. De training moet tevens een doorstart bevatten t.g.v. (gesimuleerd) onvoldoende RVR, windschering, luchtvaartuig wijkt teveel af van naderingslimieten voor een succesvolle nadering, en grond- / boorduitrustingsdefect vóór het bereiken van DH en doorstart met gesimuleerd boorduitrustingsdefect</p>		P	---->	---->		M*	

CATEGORIE POWERED-LIFT LUCHTVAARTUIGEN		PRAKTISCHE TRAINING					VAARDIGHEIDS-TEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF	
Manoeuvres / Procedures						Initialen van instructeur na afronding van de training	Afgelegd in	Initialen examiner na afronding test
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
6.4	Landing(en) met visuele referentie vastgesteld bij DH volgend op een instrumentnadering. Afhankelijk van het specifieke vluchtgeleidings-systeem, moet een automatische landing worden uitgevoerd		P	---->			M*	
Sectie 7 – Facultatieve uitrusting								
7	Gebruik van facultatieve uitrusting		P	---->	---->			

E. Specifieke eisen voor de categorie luchtschepen

1. In het geval van vaardigheidstests of bekwaamheidsproeven voor typebevoegdverklaringen voor luchtschepen moet de kandidaat slagen voor secties 1 t/m 5 en 6 (indien van toepassing) van de vaardigheidstest of bekwaamheidsproef. Wanneer een kandidaat zakt voor meer dan 5 items moet hij/zij de volledige test / proef opnieuw afleggen. Een kandidaat die voor 5 items of minder zakt, moet die items herhalen. Wanneer hij/zij zakt voor een item van de herkansingstest / -proef, daarbij inbegrepen die items die bij een eerdere poging werden behaald, moet de kandidaat de gehele test / proef overdoen. Alle secties van de vaardigheidstest of bekwaamheidsproef moeten binnen de zes maanden zijn afgerond.

TOEGESTANE AFWIJKINGEN BIJ DE VLIEGTEST

2. De kandidaat dient blijk te geven van de vaardigheid om:
 - (a) het luchtschip binnen zijn limieten te bedienen;
 - (b) alle manoeuvres soepel en nauwkeurig uit te voeren;
 - (c) blijk te geven van goed inzicht en vliegerschap;
 - (d) luchtvaartkundige kennis toe te passen;

- (e) te allen tijde het luchtschip onder controle te houden zodat de succesvolle afloop van een procedure of manoeuvre op geen enkel moment in twijfel wordt getrokken;
 - (f) procedures voor de onderlinge samenwerking van de bemanning en procedures voor de uitval van een bemanningslid te begrijpen en toe te passen; en
 - (g) effectief met de andere bemanningsleden te communiceren.
3. De onderstaande limieten zijn van toepassing, met een marge voor turbulente weersomstandigheden en de kenmerken voor het hanteren en de prestaties van het gebruikte luchtschip.
- (a) Limieten tijdens het IFR-vliegen:
 - Hoogte:
 - In het algemeen ± 100 voet
 - Initiëren van doorstart op beslissingshoogte (DH/DA) $+50$ voet/ -0 voet
 - Minimale dalingshoogte (MDH) / hoogte boven gemiddeld zeeniveau $+50$ voet/ -0 voet
 - Volgen van grondkoersen:
 - M.b.v. radiohulpmiddelen $\pm 5^\circ$
 - Precisienadering halve schaaluitslag, azimut en glijpad
 - Koers:
 - Normale operaties $\pm 5^\circ$
 - Abnormale operaties / noodgevallen $\pm 10^\circ$
 - (b) Limieten tijdens het VFR-vliegen:
 - Hoogte:
 - In het algemeen ± 100 voet
 - Koers:
 - Normale operaties $\pm 5^\circ$
 - Abnormale operaties / noodgevallen $\pm 10^\circ$

INHOUD VAN DE TRAINING / VAARDIGHEIDSTEST / BEKWAAMHEIDSPROEF

- 4. De onderstaande symbolen betekenen het volgende:
 - P= Getraind als PIC of tweede bestuurder en als PF en PNF ten behoeve van de afgifte van een typebevoegdverklaring, voor zover toepasselijk.
- 5. De praktijktraining moet ten minste worden uitgevoerd op het trainingsuitrustingsniveau aangegeven als (P), of kan worden uitgevoerd tot elk hoger uitrustingsniveau aangegeven met de pijl (---->).
- 6. De onderstaande afkortingen worden gehanteerd om de gebruikte trainingsuitrusting aan te geven:
 - FFS = Vluchtnabootser

FTD = Vliegtrainingshulpmiddel

OTD = Andere trainingshulpmiddelen

As = Luchtschip

- (a) Kandidaten voor de vaardigheidstest voor de afgifte van de typebevoegdverklaring voor luchtschepen moeten secties 1 t/m 5 afleggen, en sectie 6 indien van toepassing.
 - (b) Kandidaten voor een verlenging of hernieuwde afgifte van de bekwaamheidsproef voor typebevoegdverklaring voor luchtschepen moeten secties 1 t/m 5 afleggen, en sectie 6 indien van toepassing.
 - (c) De items met een sterretje (*) mogen uitsluitend op instrumenten worden gevlogen. Indien tijdens de vaardigheidstest of bekwaamheidsproef niet aan deze voorwaarde wordt voldaan, zal de typebevoegdverklaring worden beperkt tot uitsluitend VFR.
7. Wanneer de letter "M" in de kolom van de vaardigheidstest / bekwaamheidsproef staat, betekent dit dat het hier een verplichte oefening betreft.
8. Er moeten FSTD's worden gebruikt voor praktijktraining en de tests indien ze deel uitmaken van een opleiding voor een typebevoegdverklaring. De volgende punten worden in beschouwing genomen bij de opleiding:
- (a) de kwalificatie van de FSTD's zoals uiteengezet in Deel OR;
 - (b) de kwalificaties van de instructeur.

LUCHTSCHIPCATEGORIE		PRAKTISCHE TRAINING					VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF	
							Afgelegd in	Initialen examinator na afronding test
Manoeuvres / Procedures		OTD	FTD	FFS	As	Initialen van instructeur na afronding van de training	FFS	As
		SECTIE 1 — Voorbereidingen en controles vóór de vlucht						
1.1	Inspectie voorafgaand aan de vlucht				P			
1.2	Inspectie van de cockpit	P	---->	---->	---->			

LUCHTSCHIPCATEGORIE		PRAKTISCHE TRAINING					VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF	
Manoeuvres / Procedures						Initialen van instructeur na afronding van de training	Afgelegd in	Initialen examinator na afronding test
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
1.3	Startprocedures, controle van radio- en navigatie-uitrusting, selectie en instelling van navigatie- en communicatie-frequenties		P	---->	---->		M	
1.4	Afmeerprocedure en manoeuvreren boven de grond			P	---->		M	
1.5	Procedures en controles voor de start	P	---->	---->	---->		M	
SECTIE 2 — Vliegmanoeuvres en -procedures								
2.1	Normaal VFR-startprofiel			P	---->		M	
2.2	Start met gesimuleerde motorstoring			P	---->		M	
2.3	Start met zwaarte > 0 (Zware T/O)			P	---->			
2.4	Start met zwaarte < 0 (Lichte T/O)			P	---->			
2.5	Normale klimprocedure			P	---->			

LUCHTSCHIPCATEGORIE		PRAKTISCHE TRAINING					VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF	
Manoeuvres / Procedures						Initialen van instructeur na afronding van de training	Afgelegd in	Initialen examinator na afronding test
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
2.6	Klimmen naar drukhoogte			P	---->			
2.7	Drukhoogte herkennen			P	---->			
2.8	Vliegen op of in de buurt van de drukhoogte			P	---->		M	
2.9	Normale daling en nadering			P	---->			
2.10	Normaal VFR-landingsprofiel			P	---->		M	
2.11	Landing met zwaarte > 0 (zware landing)			P	---->		M	
2.12	Landing met zwaarte < 0 (lichte landing)			P	---->		M	
	Opzettelijk onbeschreven							

SECTIE 3 — Normale en abnormale werking van de volgende systemen en procedures

LUCHTSCHIPCATEGORIE		PRAKTISCHE TRAINING					VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF	
						Initialen van instructeur na afronding van de training	Afgelegd in FFS As	Initialen examinator na afronding test
Manoeuvres / Procedures		OTD	FTD	FFS	As			
3	Normale en abnormale werking van de volgende systemen en procedures (mag worden voltooid in een FSTD die is gekwalificeerd voor de oefening):						M	Uit deze sectie moet een verplicht minimum van 3 items worden gekozen
3.1	Motor	P	---->	---->	---->			
3.2	Onder druk zetten van de ballon	P	---->	---->	---->			
3.3	Pitot- / statisch systeem	P	---->	---->	---->			
3.4	Brandstofsysteem	P	---->	---->	---->			
3.5	Elektrisch systeem	P	---->	---->	---->			
3.6	Hydraulisch systeem	P	---->	---->	---->			
3.7	Vliegtuigbesturings- en trimsysteem	P	---->	---->	---->			
3.8	Ballonetsysteem	P	---->	---->	---->			
3.9	Automatische piloot / stuurcommandosysteem	P	---->	---->	---->			

LUCHTSCHIPCATEGORIE		PRAKTISCHE TRAINING					VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF	
							Initialen van instructeur na afronding van de training	Afgelegd in
Manoeuvres / Procedures		OTD	FTD	FFS	As	FFS	As	
3.10	Stabiliteitvergroten- de apparatuur	P	---->	---->	---->			
3.11	Weerradar, radiohoogtemeter, transponder, grondnaderings- waarschuwingssysteem (indien aanwezig)	P	---->	---->	---->			
3.12	Landingsgestel	P	---->	---->	---->			
3.13	Hulpaggregaat (auxiliary power unit – APU)	P	---->	---->	---->			
3.14	Radio-, navigatie- uitrusting, instrumenten en Flight Management System (vluchtregelsysteem)	P	---->	---->	---->			
	Opzettelijk onbeschreven							

SECTIE 4 — Abnormale en noodprocedures

LUCHTSCHIPCATEGORIE		PRAKTISCHE TRAINING					VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF	
Manoeuvres / Procedures						Initialen van instructeur na afronding van de training	Afgelegd in	Initialen examinator na afronding test
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
4	Abnormale en noodprocedures (mag worden voltooid in een FSTD indien gekwalificeerd voor de oefening)						M	Uit deze sectie moet een verplicht minimum van drie items worden gekozen
4.1	Brandbestrijdingsoefeningen, APU, vrachtruim, cockpit en elektrische branden inclusief evacuatie indien van toepassing	P	---->	---->	---->			
4.2	Rookbeheersing en -verwijdering	P	---->	---->	---->			
4.3	Motorstoringen, afzetten en herstarten van de motor In specifieke vluchtfasen, inclusief meervoudige motorstoring	P	---->	---->	---->			
4.4	Uitval van een bemanningslid	P	---->	---->	---->			

LUCHTSCHIPCATEGORIE		PRAKTISCHE TRAINING				VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF		
Manoeuvres / Procedures						Initialen van instructeur na afronding van de training	Afgelegd in	Initialen examinator na afronding test
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
4.5	Storingen in de aandrijving / tandwielkast	P	---->	---->	---->		Alleen FFS	
4.6	Andere noodprocedures zoals uiteengezet in het betreffende vlieghandboek	P	---->	---->	---->			
SECTIE 5 — Procedures voor instrumentvliegen (uit te voeren in IMC of gesimuleerde IMC)								
5.1	Instrumentenstart: overgang naar instrumentvliegen is vereist zo spoedig mogelijk na het loskomen	P*	---->*	---->*	---->*			
5.1.1	Gesimuleerde motorstoring tijdens het vertrek	P*	---->*	---->*	---->*		M*	
5.2	Naleven van vertrek- en aankomstroutes en ATC-instructies	P*	---->*	---->*	---->*		M*	
5.3	Wachtprocedures	P*	---->*	---->*	---->*			

LUCHTSCHIPCATEGORIE		PRAKTISCHE TRAINING				VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF		
Manoeuvres / Procedures						Initialen van instructeur na afronding van de training	Afgelegd in	Initialen examinator na afronding test
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
5.4	Precisienadering tot een beslissingshoogte niet lager dan 60 m (200 ft)	P*	---->*	---->*	---->*			
5.4.1	Met de hand, zonder stuurcommandosysteem	P*	---->*	---->*	---->*		M* (alleen vaardigheidstest)	
5.4.2	Met de hand, met stuurcommandosysteem	P*	---->*	---->*	---->*			
5.4.3	Met gebruik van automatische piloot	P*	---->*	---->*	---->*			
5.4.4	Handmatig, met een motor gesimuleerd buiten werking; motorstoring moet worden gesimuleerd tijdens de eindnadering vanaf het moment voor het passeren van het buitenmerkbaken (OM) tot aan het landingsdoelpunt of verder tot de volledige afronding van de afgebroken-naderingsprocedure	P*	---->*	---->*	---->*		M*	

LUCHTSCHIPCATEGORIE		PRAKTISCHE TRAINING				VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF		
						Initialen van instructeur na afronding van de training	Afgelegd in	Initialen examinator na afronding test
Manoeuvres / Procedures		OTD	FTD	FFS	As	FFS As		
5.5	Niet-precisienadering tot aan de minimumdalingshoogte (MDA/H)	P*	---->*	---->*	---->*		M*	
5.6	Doorstart met alle motoren in werking bij het bereiken van de DA/DH of MDA/MDH	P*	---->*	---->*	---->*			
5.6.1	Overige procedures voor afgebroken naderingen	P*	---->*	---->*	---->*			
5.6.2	Doorstart met een motor gesimuleerd buiten werking bij het bereiken van de DA/DH of MDA/MDH	P*					M*	
5.7	Herstellen vanuit ongewone vliegstanden (hangt af van de kwaliteit van de FFS)	P*	---->*	---->*	---->*		M*	

SECTIE 6 — Extra autorisatie op een typebevoegdverklaring voor instrumentnaderingen tot aan een beslissingshoogte van minder dan 60 m (CAT II/III)

LUCHTSCHIPCATEGORIE		PRAKTISCHE TRAINING					VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF	
Manoeuvres / Procedures						Initialen van instructeur na afronding van de training	Afgelegd in	Initialen examinator na afronding test
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
6	<p>Extra autorisatie op een typebevoegdverklaring voor instrumentnaderingen tot aan een beslissingshoogte van minder dan 60 m (CAT II/III).</p> <p>De volgende manoeuvres en procedures zijn de minimale trainingseisen om instrumentnaderingen toe te staan tot een DH van minder dan 60 m (200 ft). Tijdens de volgende instrumentnaderingen en afgebroken-naderingsprocedures moet gebruik worden gemaakt van alle uitrusting van het luchtschip die nodig is voor typecertificatie van instrumentnaderingen tot een DH van minder dan 60 m (200 ft).</p>							
6.1	Afgebroken start op minimaal toegestane RVR		P	---->			M*	

LUCHTSCHIPCATEGORIE		PRAKTISCHE TRAINING					VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF	
		OTD	FTD	FFS	As	Initialen van instructeur na afronding van de training	Afgelegd in FFS As	Initialen examinator na afronding test
6.2	<p>ILS-naderingen</p> <p>Onder gesimuleerde instrumentvliegomstandigheden tot aan de van toepassing zijnde DH, gebruikmakend van vluchtgeleidingssysteem. Standaardprocedures voor onderlinge samenwerking van de bemanning (SOP's) moeten in acht worden genomen</p>		P	---->			M*	
6.3	<p>Doorstart</p> <p>Na naderingen zoals aangegeven in 6.2 bij het bereiken van DH.</p> <p>De training moet tevens een doorstart bevatten t.g.v. (gesimuleerd) onvoldoende RVR, windschering, luchtvaartuig wijkt te veel af van naderingslimieten voor een succesvolle nadering, en grond- / boorduitrustingsdefect vóór het bereiken van DH en doorstart met gesimuleerd boorduitrustingsdefect</p>		P	---->			M*	

LUCHTSCHIPCATEGORIE		PRAKTISCHE TRAINING					VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF	
							Afgelegd in	Initialen examinator na afronding test
Manoeuvres / Procedures						Initialen van instructeur na afronding van de training	FFS	As
		OTD	FTD	FFS	As		FFS	As
6.4	Landing(en) Met visuele referentie vastgesteld bij DH volgend op een instrumentnadering. Afhankelijk van het specifieke vluchtgeleidingssysteem, moet een automatische landing worden uitgevoerd		P	---->			M*	
SECTIE 7 — Facultatieve uitrusting								
7	Gebruik van facultatieve uitrusting		P	---->				

BIJLAGE II
VAN DE EISEN VOOR DE UITVOERINGSVOORSCHRIFTEN VOOR DE
OMZETTING VAN NATIONALE BEWIJZEN VAN BEVOEGDHEID EN
BEVOEGDVERKLARINGEN VOOR VLEUGELVLIEGTUIGEN EN
HELIKOPTERS

A. VLEUGELVLIEGTUIGEN

1. Bewijzen van bevoegdheid

Een bewijs van bevoegdheid afgegeven door een lidstaat in overeenstemming met de nationale eisen moet worden omgezet in een bewijs van bevoegdheid conform Deel FCL op voorwaarde dat de kandidaat voldoet aan de volgende eisen:

- (a) voor ATPL(A) en CPL(A), als bekwaamheidsproef te voldoen aan de verlengingseisen van Deel FCL voor de type- / klassebevoegdverklaring en de bevoegdverklaring instrumentvliegen die voor de bevoegdheden van het van kracht zijnde bewijs van bevoegdheid van belang zijn;
- (b) blijk geven van voldoende kennis over de betreffende delen van Deel OPS en Deel FCL;
- (c) blijk geven van taalvaardigheid in overeenstemming met FCL.055;
- (d) voldoen aan de eisen in de onderstaande tabel:

Nationaal bewijs van bevoegdheid	Totaal aantal uren vliegervaring	Overige eisen	Vervangend bewijs van bevoegdheid conform Deel FCL en voorwaarden (waar van toepassing)	Schrappen van voorwaarden	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(A)	>1500 als PIC op meervlieger-gecertificeerde vleugelvliegtuigen	Geen	ATPL(A)	Niet van toepassing	(a)
ATPL(A)	>1500 op meervlieger-gecertificeerde vleugelvliegtuigen	Geen	als in (c)(4)	als in (c)(5)	(b)

Nationaal bewijs van bevoegdheid	Totaal aantal uren vliegervaring	Overige eisen	Vervangend bewijs van bevoegdheid conform Deel FCL en voorwaarden (waar van toepassing)	Schrappen van voorwaarden	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(A)	>500 op meervlieger-gecertificeerde vleugelvliegtuigen	Blijk geven van voldoende kennis over vluchtplanning en -prestaties zoals vereist door FCL.515	ATPL(A), met typebevoegd-verklaring beperkt tot tweede bestuurder	Aantonen van geschiktheid om te functioneren als PIC zoals vereist door bijlage 9 van Deel FCL	(c)
CPL/IR(A) en geslaagd voor een ICAO ATPL-theoretetest in de lidstaat die het bewijs van bevoegdheid afgeeft		(i) blijk geven van voldoende kennis over vluchtplanning en -prestaties zoals vereist door FCL.310 en FCL.615(b) (ii) voldoen aan overige eisen van FCL.720.A (c)	CPL/IR(A) met toekenning ATPL-theorie	Niet van toepassing	(d)

Nationaal bewijs van bevoegdheid	Totaal aantal uren vliegervaring	Overige eisen	Vervangend bewijs van bevoegdheid conform Deel FCL en voorwaarden (waar van toepassing)	Schrappen van voorwaarden	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(A)	>500 op meervlieger-gecertificeerde vleugelvliegtuigen, of in meervlieger-operaties op éénvlieger-gecertificeerde vleugelvliegtuigen CS-23-commuter-categorie of gelijkwaardig conform de eisen van Deel OPS voor commercieel vervoer door de lucht	(i) slagen voor een examen over ATPL(A)-kennis in de lidstaat die het bewijs van bevoegdheid afgeeft* (ii) voldoen aan overige eisen van FCL.720.A (c)	CPL/IR(A) met toekenning ATPL-theorie	Niet van toepassing	(e)
CPL/IR(A)	>500 als PIC op éénvlieger-gecertificeerde vleugelvliegtuigen	Geen	CPL/IR(A) met type-klassebevoegdverklaring beperkt tot éénvlieger-gecertificeerde vleugelvliegtuigen		(f)
CPL/IR(A)	<500 als PIC op éénvlieger-gecertificeerde vliegtuigen	Blijk geven van voldoende kennis van vluchtplanning en -prestaties voor CPL/IR-niveau	Als in (4)(f)	Verkrijgen van typebevoegdverklaring voor meervliegers in overeenstemming met Deel FCL	(g)

Nationaal bewijs van bevoegdheid	Totaal aantal uren vliegervaring	Overige eisen	Vervangend bewijs van bevoegdheid conform Deel FCL en voorwaarden (waar van toepassing)	Schrappen van voorwaarden	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL(A)	>500 als PIC op éénvlieger-gecertificeerde vleugelvliegtuigen	Aantekening voor nachtvliegen, indien van toepassing	CPL(A) met type- / klassebevoegd-verklaring beperkt tot éénvlieger-gecertificeerde vleugelvliegtuigen		(h)
CPL(A)	<500 als PIC op éénvlieger-gecertificeerde vliegtuigen	(i) aantekening voor nachtvliegen, indien van toepassing; (ii) blijk geven van voldoende kennis over vluchtplanning en -prestaties zoals vereist door FCL.310	als in (4)(h)		(i)
PPL/IR(A)	≥ 75 uur in overeenstemming met IFR	Aantekening voor nachtvliegen, indien bevoegdheden voor het nachtvliegen niet in de bevoegdverklaring instrumentvliegen zijn opgenomen	PPL/IR(A) (de IR beperkt tot PPL)	Blijk geven van voldoende kennis over vluchtplanning en -prestaties zoals vereist door FCL.615(b)	(j)

Nationaal bewijs van bevoegdheid	Totaal aantal uren vliegervaring	Overige eisen	Vervangend bewijs van bevoegdheid conform Deel FCL en voorwaarden (waar van toepassing)	Schrappen van voorwaarden	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
PPL(A)	> 70 uur op vleugelvliegtuigen	Het gebruik van radionavigatie-hulpmiddelen demonstreren	PPL(A)		(k)

* van CPL-houders die reeds in het bezit zijn van een typebevoegdverklaring voor een meervlieger-gecertificeerd vleugelvliegtuig, wordt niet verlangd dat zij een theorie-examen voor ATPL(A) hebben gehaald, zolang zij met datzelfde type vliegtuig blijven vliegen; zij krijgen echter geen vrijstelling voor ATPL(A)-theorie ten behoeve van een Deel FCL-bewijs van bevoegdheid. Indien zij een typebevoegdverklaring voor een ander meervlieger-gecertificeerd vleugelvliegtuig behoeven, moeten ze voldoen aan kolom (3), rij (e)(i) van bovenstaande tabel.

2. Certificaten als instructeur

Een certificaat van instructeur afgegeven door een lidstaat in overeenstemming met de nationale eisen moet worden omgezet in een certificaat conform Deel FCL op voorwaarde dat de kandidaat voldoet aan de volgende eisen:

Nationale certificaten of bevoegdheden	Ervaring	Overige eisen	Vervangend Deel FCL-certificaat
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)	zoals voor het desbetreffende certificaat vereist onder Deel FCL	n.v.t.	FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)

3. SFI-certificaat

Een SFI-certificaat afgegeven door een lidstaat in overeenstemming met de nationale eisen moet worden omgezet in een certificaat conform Deel FCL op voorwaarde dat de houder voldoet aan de volgende eisen:

Nationaal certificaat	Ervaring	Overige eisen	Vervangend Deel FCL-certificaat
(1)	(2)	(3)	(4)

SFI(A)	>1500 uur als bestuurder van MPA's	(i) houder zijn of zijn geweest van een CPL, MPL of ATPL voor vleugelvliegtuigen afgegeven door een lidstaat; (ii) het vluchtnabootsergedeelte van de toepasselijke typebevoegdverklaringsopleiding inclusief MCC hebben voltooid.	SFI(A)
SFI(A)	3 jaar recente ervaring als SFI	het vluchtnabootsergedeelte van de toepasselijke typebevoegdverklaringsopleiding inclusief MCC hebben voltooid	SFI(A)

De omzetting zal gelden voor een periode van maximaal 3 jaar. Een verlenging zal afhangen van het al dan niet voldoen aan de relevante eisen uiteengezet in Deel FCL.

4. STI-certificaat

Een STI-certificaat afgegeven door een lidstaat in overeenstemming met de nationale eisen van die lidstaat kan worden omgezet in een certificaat conform Deel FCL op voorwaarde dat de houder voldoet aan de eisen uiteengezet in de onderstaande tabel:

Nationaal certificaat	Ervaring	Overige eisen	Vervangend certificaat
(1)	(2)	(3)	(4)

Nationaal certificaat	Ervaring	Overige eisen	Vervangend certificaat
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(A)	> 500 uur als bestuurder van SPA's	(i) houder zijn of zijn geweest van een bewijs van bevoegdheid afgegeven door een lidstaat; (ii) de bekwaamheidsproef hebben afgerond in overeenstemming met bijlage 9 van Deel FCL in een FSTD die geschikt is voor beoogde instructie	STI(A)
STI(A)	3 jaar recente ervaring als STI	de bekwaamheidsproef hebben afgerond in overeenstemming met bijlage 9 van Deel FCL in een FSTD die geschikt is voor beoogde instructie	STI(A)

Een verlenging van het certificaat zal afhangen van het al dan niet voldoen aan de relevante eisen uiteengezet in Deel FCL.

B. HELIKOPTERS

1. Bewijzen van bevoegdheid

Een bewijs van bevoegdheid afgegeven door een lidstaat in overeenstemming met de nationale eisen moet worden omgezet in een bewijs van bevoegdheid conform Deel FCL op voorwaarde dat de kandidaat voldoet aan de volgende eisen:

- (a) als bekwaamheidsproef te voldoen aan de verlengingseisen van Deel FCL voor de typebevoegdverklaring en de bevoegdverklaring instrumentvliegen die voor de bevoegdheden van het van kracht zijnde bewijs van bevoegdheid van belang zijn;
- (b) blijk geven van voldoende kennis over de betreffende delen van Deel OPS en Deel FCL;
- (c) blijk geven van taalvaardigheid in overeenstemming met FCL.055;
- (d) voldoen aan de eisen in de onderstaande tabel:

Nationaal bewijs van bevoegdheid	Totaal aantal uren vliegervaring	Overige eisen	Vervangend bewijs van bevoegdheid conform Deel FCL en voorwaarden (waar van toepassing)	Schrappen van voorwaarden	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(H) geldige IR(H)	>1000 als PIC op meervlieger-gecertificeerde helikopters	geen	ATPL(H) en IR	Niet van toepassing	(a)
ATPL(H) geen IR(H)-bevoegdheden	>1000 als PIC op meervlieger-gecertificeerde helikopters	geen	ATPL(H)		(b)
ATPL(H) geldige IR(H)	>1000 op meervlieger-gecertificeerde helikopters	Geen	ATPL(H), en IR met typebevoegd-verklaring beperkt tot tweede bestuurder	aantonen van geschiktheid om te functioneren als PIC zoals vereist door bijlage 9 van Deel FCL	(c)
ATPL(H) geen IR(H)-bevoegdheden	>1000 op meervlieger-gecertificeerde helikopters	Geen	ATPL(H)-typebevoegd-verklaring beperkt tot tweede bestuurder	aantonen van geschiktheid om te functioneren als PIC zoals vereist door bijlage 9 van Deel FCL	(d)

Nationaal bewijs van bevoegdheid	Totaal aantal uren vliegervaring	Overige eisen	Vervangend bewijs van bevoegdheid conform Deel FCL en voorwaarden (waar van toepassing)	Schrappen van voorwaarden	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(H) geldige IR(H)	>500 op meervlieger-gecertificeerde helikopters	blijk geven van voldoende kennis over vluchtplanning en -prestaties zoals vereist door FCL.515 en FCL.615(b)	als in (4)(c)	als in (5)(c)	(e)
ATPL(H) geen IR(H)-bevoegdheden	>500 op meervlieger-gecertificeerde helikopters	als in (3)(e)	als in (4)(d)	als in (5)(d)	(f)
CPL/IR(H) en geslaagd voor een ICAO ATPL(H)-theoretetest in de lidstaat die het bewijs van bevoegdheid afgeeft		(i) blijk geven van voldoende kennis over vluchtplanning en -prestaties zoals vereist door FCL.310 en FCL.615(b); (ii) voldoen aan overige eisen van FCL.720.H(b)	CPL/IR(H) met toekenning ATPL(H)-theorie, op voorwaarde dat de ICAO ATPL(H)-theoretetest op het ATPL-niveau conform Deel FCL wordt beoordeeld	Niet van toepassing	(g)

Nationaal bewijs van bevoegdheid	Totaal aantal uren vliegervaring	Overige eisen	Vervangend bewijs van bevoegdheid conform Deel FCL en voorwaarden (waar van toepassing)	Schrappen van voorwaarden	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(H)	>500 uur op meervlieger-gecertificeerde helikopters	(i) slagen voor een examen over Deel FCL ATPL(H)-theoriekennis in de lidstaat die het bewijs van bevoegdheid afgeeft* (ii) voldoen aan overige eisen van FCL.720.H (b)	CPL/IR(H) met toekenning Deel FCL ATPL(H)-theorie	Niet van toepassing	(h)
CPL/IR(H)	>500 als PIC op éénvlieger-gecertificeerde helikopters	Geen	CPL/IR(H) met typebevoegdverklaring beperkt tot éénvlieger-gecertificeerde helikopters	verkrijgen van typebevoegdverklaring voor meervliegers zoals vereist door Deel FCL	(i)
CPL/IR(H)	<500 als PIC op éénvlieger-gecertificeerde helikopters	blijk geven van voldoende kennis over vluchtplanning en -prestaties zoals vereist door FCL.310 en FCL.615(b)	als in (4)(i)		(j)

Nationaal bewijs van bevoegdheid	Totaal aantal uren vliegervaring	Overige eisen	Vervangend bewijs van bevoegdheid conform Deel FCL en voorwaarden (waar van toepassing)	Schrappen van voorwaarden	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL(H)	>500 als PIC op éénvlieger-gecertificeerde helikopters	Bevoegdverklaring voor nachtvliegen	CPL(H) met typebevoegdverklaring beperkt tot éénvlieger-gecertificeerde helikopters		(k)
CPL(H)	<500 als PIC op éénvlieger-gecertificeerde helikopters	Bevoegdverklaring voor nachtvliegen blijkt geven van voldoende kennis over vluchtplanning en -prestaties zoals vereist door FCL.310	als in (4)(k)		(l)
CPL(H) Zonder bevoegdverklaring voor nachtvliegen	>500 als PIC op éénvlieger-gecertificeerde helikopters		Als in (4)(k) en beperkt tot VFR-operaties overdag	Verkrijgen van typebevoegdverklaring voor meervliegers zoals vereist door Deel FCL en een bevoegdverklaring nachtvliegen	(m)
CPL(H) Zonder bevoegdverklaring voor nachtvliegen	<500 als PIC op éénvlieger-gecertificeerde helikopters	Blijk geven van voldoende kennis over vluchtplanning en -prestaties zoals vereist door FCL.310	Als in (4)(k) en beperkt tot VFR-operaties overdag		(n)

Nationaal bewijs van bevoegdheid	Totaal aantal uren vliegervaring	Overige eisen	Vervangend bewijs van bevoegdheid conform Deel FCL en voorwaarden (waar van toepassing)	Schrappen van voorwaarden	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
PPL/IR(H)	≥75 uur in overeenstemming met IFR	aantekening voor nachtvliegen, indien bevoegdheden voor het nachtvliegen niet in de bevoegdverklaring instrumentvliegen zijn opgenomen	PPL/IR(H) (de IR beperkt tot PPL)	blijk geven van voldoende kennis over vluchtplanning en -prestaties zoals vereist door FCL.615(b)	(o)
PPL (H)	≥75 uur op helikopters	het gebruik van radionavigatiehulpmiddelen demonstreren	PPL (H)		(p)

* van CPL-houders die reeds in het bezit zijn van een typebevoegdverklaring voor een meervlieger-gecertificeerd vleugelvliegtuig, wordt niet verlangd dat zij een theorie-examen voor ATPL(H) hebben gehaald, zolang zij met datzelfde type helikopter blijven vliegen; zij krijgen echter geen vrijstelling voor ATPL(H)-theorie ten behoeve van een Deel FCL-bewijs van bevoegdheid. Indien zij een typebevoegdverklaring voor een ander meervlieger-gecertificeerde helikopter behoeven, moeten ze voldoen aan kolom (3), rij (h)(i) van bovenstaande tabel.

2. Certificaten als instructeur

Een certificaat van instructeur afgegeven door een lidstaat in overeenstemming met de nationale eisen moet worden omgezet in een certificaat conform Deel FCL op voorwaarde dat de kandidaat voldoet aan de volgende eisen:

Nationale certificaten of bevoegdheden	Ervaring	Overige eisen	Vervangend certificaat
(1)	(2)	(3)	(4)

FI(H)/IRI(H)/TRI(H)	zoals voor het desbetreffende certificaat vereist onder Deel FCL		FI(H)/IRI(H)/TRI(H)*
---------------------	--	--	----------------------

Een verlenging van het certificaat zal afhangen van het al dan niet voldoen aan de relevante eisen uiteengezet in Deel FCL.

3. SFI-certificaat

Een SFI-certificaat afgegeven door een lidstaat in overeenstemming met de nationale eisen moet worden omgezet in een certificaat conform Deel FCL op voorwaarde dat de houder voldoet aan de volgende eisen:

Nationaal certificaat	Ervaring	Overige eisen	Vervangend certificaat
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(H)	>1000 uur als bestuurder van MPH's	(i) houder zijn of zijn geweest van een CPL, MPL of ATPL afgegeven door een lidstaat; (ii) het vluchtnabootsergedeelte van de toepasselijke typebevoegdverklaringsopleiding inclusief MCC hebben voltooid	SFI(H)
SFI(H)	3 jaar recente ervaring als SFI	het nabootsergedeelte van de toepasselijke typebevoegdverklaringsopleiding inclusief MCC hebben voltooid	SFI(H)

Een verlenging van het certificaat zal afhangen van het al dan niet voldoen aan de relevante eisen uiteengezet in Deel FCL.

4. STI-certificaat

Een STI-certificaat afgegeven door een lidstaat in overeenstemming met de nationale eisen van die lidstaat kan worden omgezet in een certificaat conform Deel FCL op voorwaarde dat de houder voldoet aan de eisen uiteengezet in de onderstaande tabel:

Nationaal certificaat	Ervaring	Overige eisen	Vervangend certificaat
-----------------------	----------	---------------	------------------------

(1)	(2)	(3)	(4)
STI(H)	>500 uur als bestuurder van SPH's	(i) houder zijn of zijn geweest van een bewijs van bevoegdheid afgegeven door een lidstaat; (ii) de bekwaamheidsproef hebben afgerond in overeenstemming met bijlage 9 van Deel FCL in een FSTD die geschikt is voor beoogde instructie	STI(H)
STI(H)	3 jaar recente ervaring als STI	de bekwaamheidsproef hebben afgerond in overeenstemming met bijlage 9 van Deel FCL in een FSTD die geschikt is voor beoogde instructie	STI(H)

Een verlenging van het certificaat zal afhangen van het al dan niet voldoen aan de relevante eisen uiteengezet in Deel FCL.

BIJLAGE III
VAN DE EISEN VOOR DE
UITVOERINGSVOORSCHRIFTEN VOOR DE AANVAARDING VAN BEWIJZEN
VAN BEVOEGDHEID AFGEGEVEN DOOR OF UIT NAAM VAN DERDE LANDEN

A. VALIDATIE VAN BEWIJZEN VAN BEVOEGDHEID

Algemeen

1. Bewijzen van bevoegdheid die door een derde land worden afgegeven conform de eisen van ICAO bijlage 1 kunnen worden gevalideerd door de bevoegde instantie van een lidstaat.

Bestuurders moeten een aanvraag indienen bij de bevoegde instantie van de lidstaat waar ze verblijven of gevestigd zijn of, indien ze niet binnen het grondgebied van de lidstaten verblijven, in het land waar de operator waarvoor ze vliegen of beogen te vliegen zijn hoofdkantoor heeft.

2. De validatieperiode van een bewijs van bevoegdheid mag niet langer zijn dan 1 jaar, op voorwaarde dat het basisbewijs geldig blijft.

Deze periode mag slechts één keer worden verlengd door de bevoegde instantie die de validatie heeft afgegeven wanneer, gedurende de validatieperiode, de bestuurder een aanvraag heeft ingediend of training volgt voor de afgifte van een bewijs van bevoegdheid conform Deel FCL. De verlenging is beperkt tot de periode die nodig is om het bewijs van bevoegdheid conform Deel FCL uit te reiken.

De houders van een bewijs van bevoegdheid aanvaard door een lidstaat moeten hun bevoegdheden uitoefenen in overeenstemming met de eisen van Deel FCL.

Bewijzen van bevoegdheid voor commercieel luchtvervoer en andere commerciële activiteiten

3. In het geval van bewijzen van bevoegdheid voor commercieel luchtvervoer en andere commerciële activiteiten, moet de houder:

- (a) door middel van een vaardigheidstest voldoen aan de eisen voor verlenging van de type- of klassebevoegdverklaring van Deel FCL die van belang zijn voor de bevoegdheden van het bewijs van bevoegdheid dat men reeds heeft;
- (b) aantonen dat kennis van de desbetreffende onderdelen van Deel OPS en Deel FCL is verkregen;
- (c) blijk geven van kennis van de Engelse taal overeenkomstig FCL.055;
- (d) houder zijn van een geldige medische verklaring van klasse 1 conform Deel Medisch;
- (e) in het geval van vleugelvliegtuigen, voldoen aan de eisen wat betreft ervaring uiteengezet in de onderstaande tabel:

Bewijs van bevoegdheid Totaal aantal uren Bevoegdheden
vliegervaring

(1)

(2)

(3)

ATPL(A)	>1500 uur als PIC op meervlieger-	op	Commercieel luchtvervoer in meervlieger-	(a)
---------	-----------------------------------	----	--	-----

	gecertificeerde vleugelvliegtuigen	gecertificeerde vleugelvliegtuigen als PIC	
ATPL(A) of CPL(A)/IR*	>1500 uur als PIC of tweede bestuurder op meervlieger-gecertificeerde vleugelvliegtuigen volgens operationele eisen	Commercieel luchtvervoer in meervlieger-gecertificeerde vleugelvliegtuigen als tweede bestuurder	(b)
CPL(A)/IR	>1000 uur als PIC in commercieel luchtvervoer sinds het behalen van een IR	Commercieel luchtvervoer in éénvlieger-gecertificeerde vleugelvliegtuigen als PIC	(c)
CPL(A)/IR	>1000 uur als PIC of als tweede bestuurder in éénvlieger-gecertificeerde vleugelvliegtuigen volgens operationele eisen	Commercieel luchtvervoer in éénvlieger-gecertificeerde vleugelvliegtuigen als tweede bestuurder volgens Deel OPS	(d)
ATPL(A), CPLA(A)/IR, CPL(A)	>700 uur in vleugelvliegtuigen met uitzondering van TMG's, inclusief 200 uur activiteiten in de rol waarvoor aanvaarding wordt verlangd, en 50 uur in die rol in de afgelopen 12 maanden	Uitoefening van bevoegdheden in vleugelvliegtuigen in andere operaties dan voor commercieel luchtvervoer	(e)

* Houders van een CPL(A)/IR op meervlieger-gecertificeerde vleugelvliegtuigen moeten vóór de aanvaarding hebben aangetoond dat zij kennis op ICAO ATPL(A)-niveau bezitten.

(f) in het geval van helikopters, voldoen aan de eisen wat betreft ervaring uiteengezet in de onderstaande tabel:

Bewijs van bevoegdheid	Totaal aantal uren vliegervaring	Bevoegdheden	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(H) geldige IR	>1000 uur als PIC op meervlieger-gecertificeerde helikopters	Commercieel luchtvervoer in meervlieger-gecertificeerde helikopters als PIC in VFR- en IFR-operaties	(a)

ATPL(H) geen IR-bevoegdheden	>1000 uur als PIC op meervlieger-gecertificeerde helikopters	Commercieel luchtvervoer in meervlieger-gecertificeerde helikopters als PIC in VFR-operaties	(b)
ATPL(H) geldige IR	>1000 uur als bestuurder op meervlieger-gecertificeerde helikopters	Commercieel luchtvervoer in meervlieger-gecertificeerde helikopters als tweede bestuurder in VFR- en IFR-operaties	(c)
ATPL(H) geen IR-bevoegdheden	>1000 uur als bestuurder op meervlieger-gecertificeerde helikopters	Commercieel luchtvervoer in meervlieger-gecertificeerde helikopters als tweede bestuurder in VFR-operaties	(d)
CPL(H)/IR*	>1000 uur als bestuurder op meervlieger-gecertificeerde helikopters	Commercieel luchtvervoer in meervlieger-gecertificeerde helikopters als tweede bestuurder	(e)
CPL(H)/IR	>1000 uur als PIC in commercieel luchtvervoer sinds het behalen van een IR	Commercieel luchtvervoer in éénvlieger-gecertificeerde helikopters als PIC	(f)
ATPL(H) met of zonder IR-bevoegdheden, CPL(H)/IR, CPL(H)	>700 uur in helikopters met uitzondering helikopters gecertificeerd onder CS-27/29 of gelijkwaardig, inclusief 200 uur activiteiten in de rol waarvoor aanvaarding wordt verlangd, en 50 uur in die rol in de afgelopen 12 maanden	Uitoefening van bevoegdheden in helikopters in andere operaties dan voor commercieel luchtvervoer	(g)

* Houders van een CPL(H)/IR op meervlieger-gecertificeerde helikopters moeten vóór de aanvaarding hebben aangetoond dat zij kennis op ICAO ATPL(H)-niveau bezitten.

Bewijzen van bevoegdheid voor niet-commerciële activiteiten met een bevoegdverklaring instrumentvliegen

4. In het geval van bewijzen van bevoegdheid als privévlieger met een bevoegdverklaring instrumentvliegen, of CPL- en ATPL-bewijzen van bevoegdheid met een bevoegdverklaring instrumentvliegen waarbij de bestuurder van plan is om

enkel de bevoegdheden als privévlieger uit te oefenen, moet de houder voldoen aan de volgende eisen:

- (a) de vaardigheidstest voor bevoegdverklaring instrumentvliegen afleggen en de type- of klassebevoegdverklaringen die van toepassing zijn op de bevoegdheden van het bewijs van bevoegdheid waarvan men houder is, in overeenstemming met bijlage 7 en bijlage 9 van Deel FCL;
- (b) aantonen dat hij/zij voldoende kennis heeft verworven over luchtvaartwetgeving, weerpcodes voor de luchtvaart, vluchtplanning en -prestatie (IR) en menselijke prestaties;
- (c) blijk geven van kennis van de Engelse taal overeenkomstig FCL.055;
- (d) houder zijn van ten minste een geldige medische verklaring van klasse 2 conform ICAO bijlage 1;
- (f) ten minste 100 uur instrumentvliegtijd als PIC hebben volbracht in de relevante luchtvaartuigcategorie.

Bewijzen van bevoegdheid voor niet-commerciële activiteiten zonder een bevoegdverklaring instrumentvliegen

5. In het geval van bewijzen van bevoegdheid als privévlieger, of CPL- en ATPL-bewijzen van bevoegdheid zonder een bevoegdverklaring instrumentvliegen waarbij de bestuurder van plan is om enkel de bevoegdheden als privévlieger uit te oefenen, moet de houder voldoen aan de volgende eisen:

- (a) blijk geven van verworven kennis over luchtvaartwetgeving en menselijke prestaties;
- (b) slagen voor de PPL-vaardigheidstest zoals uiteengezet in Deel FCL;
- (c) voldoen aan de desbetreffende eisen van Deel FCL voor de afgifte van een type- of klassebevoegdverklaring die voor de bevoegdheden van het van kracht zijnde bewijs van bevoegdheid van belang zijn;
- (d) houder zijn van ten minste een medische verklaring van klasse 2 conform ICAO bijlage 1;
- (e) blijk geven van verworven taalvaardigheid overeenkomstig FCL.055;
- (f) ten minste 100 uur vliegervaring als bestuurder hebben volbracht in de relevante luchtvaartuigcategorie.

Validatie van bewijzen van bevoegdheid voor specifieke taken van beperkte duur

6. Niettegenstaande de bepalingen van de bovenstaande paragrafen, mogen lidstaten in het geval van vluchten van de fabrikant, een bewijs van bevoegdheid aanvaarden dat is afgegeven conform ICAO bijlage 1 door een derde land voor maximaal 12 maanden voor specifieke taken van beperkte duur, zoals instructievluchten voor eerste ingebruikneming, demonstraties, het overvliegen of testen, op voorwaarde dat de kandidaat voldoet aan de volgende eisen:

- (a) houder zijn van een geschikt bewijs van bevoegdheid, medische verklaring en bijbehorende bevoegdverklaringen of kwalificaties afgegeven conform ICAO bijlage 1;
- (b) direct of indirect in dienst zijn bij een vliegtuigfabrikant.

In dit geval moeten de bevoegdheden van de houder beperkt worden tot het geven van vlieg instructie en het afnemen van toetsen voor eerste afgifte van typebevoegdverklaringen, het toezicht houden op de eerste lijnvluchten door de bestuurders van de operator, het uitvoeren van vluchten ter aflevering of om toestellen over te vliegen, de eerste lijnvluchten, vliegdemonstraties of vliegproeven.

B. OMZETTING VAN BEWIJZEN VAN BEVOEGDHEID

1. Een bewijs van bevoegdheid voor PPL/BPL/SPL, een CPL of ATPL afgegeven conform de eisen van ICAO Annex 1 door een derde land, mag worden omgezet in een Deel FCL PPL/BPL/SPL met een klasse- of typebevoegdverklaring voor éénvliegers door de bevoegde instantie van een lidstaat.

De bestuurder moet een aanvraag indienen bij de bevoegde instantie van de lidstaat waar hij/zij verblijft of is gevestigd.

2. De houder van het bewijs van bevoegdheid moet voldoen aan de onderstaande minimumeisen voor de betreffende luchtvaartuigcategorie:
 - (a) slagen voor een schriftelijk examen in luchtvaartwetgeving en menselijke prestaties;
 - (b) slagen voor de PPL-, BPL of SPL-vaardigheidstest, naargelang het geval, conform Deel FCL;
 - (c) voldoen aan de eisen voor de afgifte van de betreffende klasse- of typebevoegdverklaring conform subdeel H;
 - (d) houder zijn van ten minste een medische verklaring van klasse 2, afgegeven conform Deel Medisch;
 - (e) blijken te geven van verworven taalvaardigheid overeenkomstig FCL.055;
 - (f) ten minste 100 vliegreuren hebben voltooid als bestuurder.

C. AANVAARDING VAN KLASSE- EN TYPEBEVOEGDVERKLARINGEN

1. Een geldige klasse- of typebevoegdverklaring op een bewijs van bevoegdheid afgegeven door een derde land mag worden genoteerd op een bewijs van bevoegdheid conform Deel FCL op voorwaarde dat de kandidaat:
 - (a) voldoet aan de ervaringseisen en de toelatingseisen voor de afgifte van de betreffende type- of klassebevoegdverklaring conform Deel FCL;
 - (b) slaagt voor de betreffende vaardigheidstest voor de afgifte van de betreffende type- of klassebevoegdverklaring conform Deel FCL;
 - (b) als vlieger regelmatig actief is;
 - (c) beschikt over niet minder dan:
 - (i) voor klassebevoegdverklaringen voor vleugelvliegtuigen, 100 uur vliegervaring als bestuurder in die klasse;
 - (ii) voor typebevoegdverklaringen voor vleugelvliegtuigen, 500 uur vliegervaring als bestuurder in dat type;
 - (iii) voor éénmotorige helikopters met een maximale startmassa van 3175 kg, 100 uur vliegervaring als bestuurder in dat type;
 - (iv) voor alle andere helikopters, 350 uur vliegervaring als bestuurder in die klasse.