

II

(Niet-wetgevingshandelingen)

VERORDENINGEN

VERORDENING (EU) Nr. 1178/2011 VAN DE COMMISSIE

van 3 november 2011

tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures met betrekking tot de bemanning van burgerluchtvaartuigen, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad

(Voor de EER relevante tekst)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien 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⁾, en met name artikel 7, lid 6, artikel 8, lid 5, en artikel 10, lid 5,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De doelstelling van Verordening (EG) nr. 216/2008 is de totstandbrenging en instandhouding van een hoog uniform veiligheidsniveau in de burgerluchtvaart in Europa. Die verordening voorziet ook in de middelen om deze en andere doelstellingen op het gebied van de veiligheid van de burgerluchtvaart te verwezenlijken.
- (2) Piloten die betrokken zijn bij de exploitatie van bepaalde luchtvaartuigen en vluchtnabootsers, en personen en organisaties die betrokken zijn bij opleidingen, het testen van vaardigheid en bekwaamheid van die piloten moeten voldoen aan de relevante essentiële eisen van bijlage III bij Verordening (EG) nr. 216/2008. Volgens die verordening moeten piloten en personen en organisaties die betrokken zijn bij de opleiding van piloten een certificaat krijgen zodra is vastgesteld dat zij aan de essentiële eisen voldoen.
- (3) Aan piloten moet ook een medisch certificaat worden afgegeven en luchtvaartgeneeskundigen die verantwoordelijk zijn voor het beoordelen van de medische geschiktheid van piloten, moeten worden gecertificeerd zodra is vastgesteld dat ze voldoen aan de relevante essentiële

eisen. Verordening (EG) nr. 216/2008 laat de mogelijkheid open dat huisartsen, onder bepaalde voorwaarden en voor zover dit is toegestaan door de nationale wetgeving, ook optreden als luchtvaartgeneeskundige.

- (4) Cabinebemanning dat betrokken is bij de operatie van bepaalde luchtvaartuigen moet voldoen aan de relevante absoluut noodzakelijke eisen die zijn uiteengezet in bijlage IV bij Verordening (EG) nr. 216/2008. Volgens die verordening moet periodiek worden beoordeeld of cabinebemanning medisch geschikt is om de hen toegewezen veiligheidstaken uit te voeren. Het voldoen aan deze eis moet worden aangetoond aan de hand van passende beoordelingen die gebaseerd zijn op de beste praktijken op luchtvaartgeneeskundig gebied.
- (5) Volgens Verordening (EG) nr. 216/2008 moet de Commissie de nodige uitvoeringsregels vaststellen voor het bepalen van de eisen voor het certificeren van piloten en personen die betrokken zijn bij de opleiding, het beoordelen van piloten op hun vaardigheid en bekwaamheid, voor het afgeven van een verklaring van geschiktheid aan cabinepersoneel en voor de beoordeling van hun medische geschiktheid.
- (6) De eisen en procedures voor de omzetting van nationale bewijzen van bevoegdheid als piloot en nationale bewijzen van bevoegdheid als boordwerktuigkundige in een bewijs van bevoegdheid als piloot moeten worden vastgesteld, teneinde te garanderen dat zij hun activiteiten in geharmoniseerde omstandigheden kunnen uitvoeren; ook kwalificaties voor het afnemen van testen en proeven van bekwaamheid moeten overeenkomstig deze verordening worden omgezet.
- (7) Het moet mogelijk zijn voor lidstaten om bewijzen van bevoegdheid die zijn afgegeven door derde landen te aanvaarden voor zover een veiligheidsniveau kan worden gegarandeerd dat gelijkwaardig is aan dat van Verordening (EG) nr. 216/2008; er moeten voorwaarden worden vastgesteld voor de aanvaarding van bewijzen van bevoegdheid die zijn afgegeven door derde landen.

⁽¹⁾ PB L 79 van 19.3.2008, blz. 1.

- (8) Om te garanderen dat opleidingen die van start zijn gegaan vóór de toepassing van deze verordening in aanmerking kunnen worden genomen voor het verkrijgen van een bewijs van bevoegdheid als piloot, moeten de voorwaarden voor de erkenning van reeds voltooide opleidingen worden vastgesteld; ook de voorwaarden voor de erkenning van militaire bewijzen van bevoegdheid moeten worden vastgesteld.
- (9) Het is noodzakelijk om de luchtvaartsector en de instanties van de lidstaten de nodige tijd te bieden om zich aan te passen aan het nieuwe regelgevingskader, om lidstaten de tijd te bieden om specifieke bewijzen van bevoegdheid als piloten en medische certificaten die niet zijn gebaseerd op de JAR af te geven, en om onder bepaalde omstandigheden de geldigheid van afgegeven bewijzen van bevoegdheid, certificaten en uitgevoerde luchtvaartmedische beoordelingen te erkennen vóór deze verordening van toepassing wordt.
- (10) Richtlijn 91/670/EEG van de Raad van 16 december 1991 inzake de onderlinge erkenning van bewijzen van bevoegdheid voor burgerluchtvaartpersoneel ⁽¹⁾ wordt ingetrokken overeenkomstig artikel 69, lid 2, van Verordening (EG) nr. 216/2008. De maatregelen die bij deze verordening worden vastgesteld, dienen te worden beschouwd als de overeenkomstige maatregelen.
- (11) Om een vlotte overgang en een hoog uniform niveau van veiligheid van de burgerluchtvaart in de Unie te garanderen, moeten de uitvoeringsmaatregelen beantwoorden aan de laatste nieuwe ontwikkelingen, onder andere op het gebied van beste praktijken en wetenschappelijke en technische vooruitgang op het gebied van pilotenopleiding en luchtvaartmedische geschiktheid van bemanningen. Daarbij dient rekening te worden gehouden met technische eisen en administratieve procedures waarover de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (de ICAO) en de gezamenlijke luchtvaartautoriteiten vóór 30 juni 2009 overeenstemming hebben bereikt, alsook met bestaande wetgeving met betrekking tot een specifieke nationale omgeving.
- (12) Het EASA heeft ontwerpuitvoeringsregels voorbereid en ingediend als advies aan de Commissie, overeenkomstig artikel 19, lid 1, van Verordening (EG) nr. 216/2008.
- (13) De in deze verordening vastgelegde maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het comité dat bij artikel 65 van Verordening (EG) nr. 216/2008 is opgericht,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Onderwerp

Bij deze verordening worden gedetailleerde regels vastgesteld voor:

1. verschillende bevoegdverklaringen voor bevoegdheidsbewijzen als piloot, de voorwaarden voor het afgeven, behouden, wijzigen, beperken, schorsen of intrekken van bewijzen van bevoegdheid, de bevoegdheden en verantwoordelijkheden

van de houders van een bewijs van bevoegdheid, de voorwaarden voor de omzetting van bestaande nationale bewijzen van bevoegdheid als piloot en nationale bewijzen van bevoegdheid als boordwerktuigkundige in een bewijs van bevoegdheid als piloot, en de voorwaarden voor de acceptatie van bewijzen van bevoegdheid van derde landen;

2. de certificering van personen die verantwoordelijk zijn voor het aanbieden van vliegopleidingen of opleidingen in vluchtnabootsers en voor het beoordelen van de bekwaamheid en vaardigheid van piloten;
3. verschillende medische certificaten van piloten, de voorwaarden voor het afgeven, behouden, wijzigen, beperken, schorsen of intrekken van medische certificaten, de bevoegdheden en verantwoordelijkheden van de houders van medische certificaten en de voorwaarden voor de omzetting van nationale medische certificaten en gemeenschappelijk erkende medische certificaten;
4. de certificering van luchtvaartgeneeskundigen en de voorwaarden waaronder huisartsen mogen optreden als luchtvaartgeneeskundige;
5. de periodieke luchtvaartmedische beoordeling van bemanningsleden, en de kwalificatie van personen die verantwoordelijk zijn voor deze beoordeling.

Artikel 2

Definities

Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

1. „deel FCL-bewijs van bevoegdheid”: een bewijs van bevoegdheid voor cockpitbemanning dat beantwoordt aan de eisen van bijlage I;
2. „JAR”: „Joint Aviation Requirements”, vastgesteld door de gezamenlijke luchtvaartautoriteiten, zoals van toepassing op 30 juni 2009;
3. „bewijs van bevoegdheid als recreatief vlieger” (Light aircraft pilot licence — LAPL): het bewijs van bevoegdheid als bedoeld in artikel 7 van Verordening (EG) nr. 216/2008;
4. „bewijs van bevoegdheid dat aan de JAR beantwoordt”: een bewijs van bevoegdheid als piloot en de bijbehorende bevoegdverklaringen, certificaten, autorisaties en/of kwalificaties dat is afgegeven of erkend door een lidstaat die de desbetreffende JAR en de van toepassing zijnde procedures heeft geïmplementeerd, in de nationale wetgeving, en dat met betrekking tot die JAR is aanbevolen voor wederzijdse erkenning in het systeem van de gezamenlijke luchtvaartautoriteiten;
5. „bewijs van bevoegdheid dat niet aan de JAR beantwoordt”: een bewijs van bevoegdheid als piloot dat overeenkomstig de nationale wetgeving door een lidstaat is afgegeven of erkend en dat niet is aanbevolen voor wederzijdse erkenning met betrekking tot de desbetreffende JAR;

⁽¹⁾ PB L 373 van 31.12.1991, blz. 21.

6. „vrijstelling”: de acceptatie van eerdere ervaring of kwalificaties;
7. „vrijstellingsverslag”: een verslag op basis waarvan eerdere ervaring of kwalificaties kunnen worden geaccepteerd;
8. „conversieverslag”: een verslag op basis waarvan een bewijs van bevoegdheid kan worden omgezet in een bewijs van bevoegdheid conform deel FCL;
9. „medisch certificaat van piloot en certificaat van luchtvaartgeneeskundige conform de JAR”: het certificaat dat overeenkomstig de nationale wetgeving gebaseerd op de JAR en de bijbehorende procedures, is afgegeven of erkend door een lidstaat die de desbetreffende JAR heeft geïmplementeerd en dat met betrekking tot die JAR is aanbevolen voor wederzijdse erkenning in het systeem van de gezamenlijke luchtvaartautoriteiten;
10. „medisch certificaat van piloot en certificaat van een luchtvaartgeneeskundige dat niet aan de JAR beantwoordt”: een certificaat dat overeenkomstig de nationale wetgeving door een lidstaat is afgegeven of erkend en dat niet is aanbevolen voor wederzijdse erkenning met betrekking tot de desbetreffende JAR.

Artikel 3

Bewijzen van bevoegdheid als piloot en medische certificaten

Onverminderd artikel 7 moeten piloten van de in artikel 4, lid 1, onder b) en c), en artikel 4, lid 5, van Verordening (EG) nr. 216/2008 voldoen aan de technische eisen en administratieve procedures die in bijlage I en bijlage IV zijn vastgesteld.

Artikel 4

Bestaande nationale bewijzen van bevoegdheid als piloot

1. Bewijzen van bevoegdheid die vóór 8 april 2012 door een lidstaat zijn afgegeven of erkend gebaseerd op de JAR, worden geacht te zijn afgegeven in overeenstemming met deze verordening. Uiterlijk op 8 april 2017 dienen de lidstaten deze bewijzen van bevoegdheid te vervangen door bewijzen van bevoegdheid die beantwoorden aan het in deel ARA vastgestelde formaat.

2. Bewijzen van bevoegdheid die niet zijn gebaseerd op de JAR, inclusief alle bijbehorende bevoegdverklaringen, certificaten, autorisaties en/of kwalificaties die door een lidstaat zijn afgegeven of erkend vóór deze verordening van toepassing werd, worden door de lidstaat die het bewijs van bevoegdheid heeft afgegeven, omgezet in bewijzen van bevoegdheid conform deel FCL.

3. Bewijzen van bevoegdheid die niet zijn gebaseerd op de JAR en de bijbehorende bevoegdverklaringen of certificaten worden omgezet in bewijzen van bevoegdheid conform deel FCL overeenkomstig:

- a) de bepalingen van bijlage II, of
- b) de elementen die in een conversieverslag zijn vastgesteld.

4. Het conversieverslag moet:

- a) worden opgesteld door de lidstaat die het bewijs van bevoegdheid als piloot heeft afgegeven, in overleg met het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart („het Agentschap”);
- b) een beschrijving bevatten van de nationale eisen op basis waarvan de bewijzen van bevoegdheid als piloot zijn afgegeven;
- c) een beschrijving bevatten van het toepassingsgebied van de bevoegdheden die zijn toegekend aan de piloten;
- d) aangeven voor welke eisen van bijlage I vrijstelling wordt verleend;
- e) eventuele beperkingen aangeven die moeten worden opgenomen in de bewijzen van bevoegdheid conform deel FCL en aangeven aan welke eisen de piloot moet voldoen om die beperkingen op te heffen;

5. Het conversieverslag bevat kopieën van alle documenten die nodig zijn om de in lid 4, onder a) tot en met e), uiteengezette punten aan te tonen, inclusief kopieën van de relevante nationale eisen en procedures. Bij de opstelling van het conversieverslag moeten lidstaten ernaar streven piloten zoveel mogelijk hun huidige bevoegdheden te laten behouden.

6. Onverminderd leden 1 en 3 dienen houders van een certificaat als instructeur voor klassebevoegdverklaring of een certificaat van examinerator waaraan bevoegdheden zijn gekoppeld voor éénvlieger-gecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen die bevoegdheden om te zetten in een certificaat als instructeur typebevoegdverklaring of een certificaat van examinerator voor éénvlieger-gecertificeerde vleugelvliegtuigen.

7. Onder de volgende voorwaarden mag een lidstaat een leerling-piloot toestaan zonder toezichtbeperkte bevoegdheden uit te oefenen vóór hij voldoet aan de nodige eisen voor de afgifte van een LAPL:

- a) de bevoegdheden zijn beperkt tot het nationale grondgebied of een deel ervan;
- b) de bevoegdheden zijn beperkt tot een afgebakend geografisch gebied en tot eenmotorige zuigervliegtuigen met een maximale startmassa van hoogstens 2 000 kg, waarbij het vervoer van passagiers niet is toegestaan;
- c) de autorisaties worden afgegeven op basis van een individuele veiligheidsrisicobeoordeling die wordt uitgevoerd door een instructeur nadat de lidstaat een voorlopige veiligheidsrisicobeoordeling heeft uitgevoerd;
- d) de lidstaat dient om de drie jaar periodieke verslagen in bij de Commissie en het Agentschap.

*Artikel 5***Bestaande nationale medische certificaten voor een piloot en certificaten van luchtvaartgeneeskundigen**

1. Medische certificaten voor piloten en certificaten van luchtvaartgeneeskundigen die zijn gebaseerd op de JAR en die zijn afgegeven of erkend door een lidstaat vóór deze verordening van toepassing wordt, worden geacht te zijn afgegeven in overeenstemming met deze verordening.
2. Uiterlijk op 8 april 2017 dienen de lidstaten medische certificaten van piloten en certificaten van luchtvaartgeneeskundigen te vervangen door certificaten die beantwoorden aan het in deel ARA vastgestelde formaat.
3. Medische certificaten van een piloot en certificaten van een luchtvaartgeneeskundige die niet zijn gebaseerd op de JAR en die zijn afgegeven of erkend door een lidstaat vóór deze verordening van toepassing wordt, blijven geldig tot de datum waarop ze opnieuw worden gevalideerd of tot 8 april 2017, indien dit eerder is.
4. De nieuwe validering van de in leden 1 en 2 genoemde certificaten dient te beantwoorden aan de bepalingen van bijlage IV.

*Artikel 6***Conversie van kwalificaties als testvlieger**

1. Piloten die vóór deze verordening van toepassing wordt testvluchten van categorie 1 en 2 hebben uitgevoerd, zoals gedefinieerd in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 1702/2003 van de Commissie⁽¹⁾, of die opleiding hebben gegeven aan piloten die testvluchten uitvoeren, moeten hun kwalificaties als testvliegerlaten omzetten in een bevoegdverklaring als testvlieger, overeenkomstig bijlage I bij deze verordening, en, voor zover van toepassing, certificaten als instructeurs voor de kwalificatie als testvlieger, door de lidstaat die de kwalificaties als testvlieger heeft afgegeven.
2. Deze omzetting gebeurt overeenkomstig de elementen van een conversieverslag dat beantwoordt aan de eisen van artikel 4, leden 4 en 5.

*Artikel 7***Bestaande nationale bewijzen van bevoegdheid als boordwerktuigkundige**

1. Om bewijzen van bevoegdheid als boordwerktuigkundige, die overeenkomstig bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago zijn afgegeven, om te zetten in bewijzen van bevoegdheid conform deel FCL, moeten de houders een aanvraag indienen bij de lidstaat die het bewijs van bevoegdheid heeft afgegeven.
2. Bewijzen van bevoegdheid als boordwerktuigkundige worden omgezet in bewijzen van bevoegdheid conform deel FCL overeenkomstig de elementen van een conversieverslag dat beantwoordt aan de eisen van artikel 4, leden 4 en 5.

3. Bij het aanvragen van het bewijs van bevoegdheid als verkeersvlieger („airline transport pilot licence — ATPL”) voor vleugelvliegtuigen, moet worden voldaan aan de bepalingen inzake vrijstellingen in FCL.510.A, punt c), 2), van bijlage I.

*Artikel 8***Voorwaarden voor de acceptatie van bewijzen van bevoegdheid van derde landen**

1. Onverminderd artikel 12 van Verordening (EG) nr. 216/2008 mogen de lidstaten, voor zover er tussen de Unie en een derde land geen overeenkomsten zijn gesloten met betrekking tot de afgifte van bewijzen van bevoegdheid als piloot, de bewijzen van bevoegdheid van derde landen en de bijbehorende medische certificaten die door of namens derde landen zijn afgegeven, accepteren overeenkomstig de bepalingen van bijlage III bij deze verordening.
2. Kandidaten voor deel FCL-bewijzen van bevoegdheid die reeds houder zijn van ten minste een gelijkwaardig bewijs van bevoegdheid, bevoegdverklaring of certificaat dat door een derde land is afgegeven overeenkomstig bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago, dienen te voldoen aan alle eisen van bijlage I bij deze verordening, behalve dat de eisen inzake cursusduur, aantal lessen en specifieke opleidingsuren kunnen worden gereduceerd.
3. De vrijstelling die aan de kandidaat wordt gegeven, dient te worden bepaald door de lidstaat waar de kandidaat een aanvraag indient op basis van een aanbeveling van een erkende opleidingsorganisatie.
4. Houders van een door of namens een derde land overeenkomstig bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago afgegeven ATPL die voldoen aan de ervaringseisen voor de afgifte van een ATPL in de relevante luchtvaartuigcategorie vastgesteld in subdeel F van bijlage I bij deze verordening mogen volledig worden vrijgesteld van de eis om een opleiding te volgen vóór het afleggen van de theorie-examens en de vaardigheidstest, op voorwaarde dat het bewijs van bevoegdheid van het derde land een geldige typebevoegdverklaring bevat voor het luchtvaartuig dat zal worden gebruikt voor de ATPL-vaardigheidstest.

5. Typebevoegdverklaringen voor vleugelvliegtuigen of helikopters mogen worden afgegeven aan houders van deel FCL-bewijzen van bevoegdheid die voldoen aan de eisen voor de afgifte van die bevoegdverklaringen welke door een derde land worden vastgesteld. Zulke bevoegdverklaringen worden beperkt tot luchtvaartuigen die zijn geregistreerd in dat derde land. Deze beperking kan worden opgeheven wanneer de piloot voldoet aan de eisen van punt C.1 van bijlage III.

*Artikel 9***Vrijstelling voor opleidingen die van start zijn gegaan vóór deze verordening van toepassing werd**

1. Met betrekking tot de afgifte van bewijzen van bevoegdheid conform deel FCL overeenkomstig bijlage I, wordt volledige vrijstelling verleend voor opleidingen die, overeenkomstig de eisen en procedures van de gezamenlijke luchtvaartautoriteiten, van start zijn gegaan vóór deze verordening van toepassing werd, onder regelgevend toezicht van een lidstaat die met betrekking tot de desbetreffende JAR is aanbevolen voor wederzijdse erkenning in het systeem van de gezamenlijke luchtvaartautoriteiten, voor zover de opleiding en de test uiterlijk op 8 april 2016 zijn voltooid.

⁽¹⁾ PB L 243 van 27.9.2003, blz. 6.

2. Voor opleidingen die van start zijn gegaan vóór deze verordening van toepassing werd, overeenkomstig bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago, wordt met het oog op de afgifte van bewijzen van bevoegdheid conform deel FCL vrijstelling verleend op basis van een vrijstellingsverslag dat in overleg met het Agentschap door de lidstaat is opgesteld.

3. In het verslag moet de reikwijdte van de opleiding worden beschreven en moet worden aangegeven voor welke eisen uit deel FCL vrijstelling wordt verleend en, indien van toepassing, aan welke eisen de kandidaat moet voldoen om een bewijs van bevoegdheid conform deel FCL te krijgen. Het verslag 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 aanvangen van de opleiding.

Artikel 10

Vrijstelling voor bewijzen van bevoegdheid als piloot die in militaire dienst zijn verkregen

1. Houders van een van militair bewijs van bevoegdheid die een bewijs van bevoegdheid conform deel FCL willen verkrijgen, moeten een aanvraag indienen bij de lidstaat waar ze in militaire dienst zijn geweest.

2. Voor de kennis, ervaring en vaardigheden die in militaire dienst zijn opgedaan, wordt vrijstelling verleend van de desbetreffende eisen van bijlage I, overeenkomstig de elementen van een vrijstellingsverslag dat de door de lidstaat, in overleg met het Agentschap, is opgesteld.

3. Het vrijstellingsverslag moet:

- a) een beschrijving bevatten van de nationale eisen die de basis vormen voor het afgegeven militaire vliegbewijs, bevoegdverklaringen, certificaten, vergunningautorizaties en/of kwalificaties;
- b) een beschrijving bevatten van het toepassingsgebied van de bevoegdheden die zijn toegekend aan de piloten;
- c) aangeven voor welke eisen van bijlage I vrijstelling moet worden verleend;
- d) eventuele beperkingen aangeven die moeten worden opgenomen in het bewijs van bevoegdheid conform deel FCL en aangeven aan welke eisen de piloot moet voldoen om die beperkingen op te heffen;
- e) kopieën bevatten van alle vereiste documenten om de bovenstaande elementen aan te tonen, samen met kopieën van de relevante nationale eisen en procedures.

Artikel 11

Medische geschiktheid van cabinebemanning

1. Cabinebemanning dat betrokken is bij de operatie van de in artikel 4, lid 1, onder b) en c), van Verordening (EG) nr. 216/2008 vermelde luchtvaartuigen, moet voldoen aan de technische eisen en administratieve procedures die zijn vastgesteld in bijlage IV.

2. De medische onderzoeken of beoordelingen van cabinebemanning die zijn uitgevoerd overeenkomstig Verordening (EEG) nr. 3922/91 ⁽¹⁾ en die nog steeds geldig zijn op de datum waarop deze verordening van toepassing wordt, worden geacht overeenkomstig deze verordening geldig te zijn tot:

- a) het einde van de geldigheidsperiode die is vastgesteld door de bevoegde autoriteit overeenkomstig Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad; of
- b) het einde van de geldigheidsperiode die vermeld is in punt MED.C.005 van bijlage IV, als dit eerder is.

De geldigheidsperiode start vanaf de datum van het laatste medische onderzoek of de laatste medische beoordeling.

Aan het einde van de geldigheidsperiode moeten daaropvolgende luchtvaartmedische herbeoordelingen worden uitgevoerd overeenkomstig bijlage IV.

Artikel 12

Inwerkingtreding en toepassing

1. Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Zij is van toepassing met ingang van 8 april 2012.

2. Bij wijze van uitzondering op lid 1 mogen lidstaten beslissen de volgende bepalingen van bijlage I niet toe te passen tot 8 april 2015:

- a) de bepalingen betreffende bewijzen van bevoegdheid voor powered-lift luchtvaartuigen, luchtschepen, luchtballonnen en zweefvliegtuigen;
- b) de bepalingen van subdeel B;
- c) de bepalingen van de punten FCL.800, FCL.805, FCL.815 en FCL.820;
- d) in het geval van helikopters, de bepalingen van sectie 8 van subdeel J;
- e) de bepalingen van secties 10 en 11 van subdeel J.

3. Bij wijze van uitzondering op lid 1 kunnen de lidstaten beslissen om bewijzen van bevoegdheid voor vleugelvliegtuigen en helikopters die niet aan de JAR beantwoorden en die zij tot 8 april 2014 hebben afgegeven, niet om te zetten.

⁽¹⁾ PB L 373 van 31.12.1991, blz. 4.

4. Bij wijze van uitzondering op lid 1 mogen de lidstaten beslissen de bepalingen van deze verordening tot 8 april 2014 niet toe te passen op piloten die houder zijn van een bewijs van bevoegdheid en bijbehorend medisch certificaat dat is afgegeven door een derde land dat betrokken is bij de niet-commerciële exploitatie van de in artikel 4, lid 1, onder b) of c), van Verordening (EG) nr. 216/2008 vermelde luchtvaartuigen.

5. Bij wijze van uitzondering op lid 1 mogen de lidstaten beslissen de bepalingen van sectie 3 van subdeel B van bijlage IV niet toe te passen tot 8 april 2015.

6. Bij wijze van uitzondering op lid 1 mogen de lidstaten verkiezen de bepalingen van subdeel C van bijlage IV niet toe te passen tot 8 april 2014.

7. Als een lidstaat gebruikmaakt van de bepalingen van de leden 2 tot en met 6, moet hij dit aanmelden bij de Commissie en het Agentschap. Deze aanmelding moet de redenen bevatten voor de uitzondering en het programma voor de toepassing van de voorgenomen risicobeperkende maatregelen en het bijbehorende tijdschema.

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

Gedaan te Brussel, 3 november 2011.

Voor de Commissie
De voorzitter
José Manuel BARROSO

BIJLAGE I

[DEEL FCL]

SUBDEEL A

ALGEMENE EISEN

FCL.001 Bevoegde autoriteit

In onderhavig deel is de bevoegde autoriteit een door de lidstaat aangewezen instantie waar een persoon de afgifte aanvraagt van een bewijs van bevoegdheid als bestuurder of bijbehorende bevoegdverklaringen of certificaten.

FCL.005 Toepassingsgebied

In dit deel zijn de eisen vastgelegd voor de afgifte van bewijzen van bevoegdheid en bijbehorende bevoegdverklaringen en certificaten voor bestuurders van luchtvaartuigen en de voorwaarden voor de geldigheid en het gebruik ervan.

FCL.010 Definities

Voor de toepassing van dit deel wordt verstaan onder:

„Stuntvliegen”: 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 voor de bevoegdverklaring stuntvliegen.

„Vleugelvliegtuig”: een door een motor aangedreven luchtvaartuig met vaste vleugels zwaarder dan lucht dat tijdens het vliegen wordt ondersteund door de aërodynamische reactie van de lucht tegen de vleugels.

„Vleugelvliegtuig dat met een tweede bestuurder moet worden bediend v”: een type vleugelvliegtuig dat met een tweede bestuurder bediend moet worden, zoals gespecificeerd in het vlieghandboek of de vergunning tot vluchtuitvoering.

„Luchtvaartuig”: toestel dat in de damkring kan worden gehouden tengevolge van krachten die de lucht daarop uitoefent anders dan de krachten van de lucht tegen 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 volbrengen.

„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 aangedreven door een motor ook beschouwd als een luchtballon.

„Basisinstrumentopleidingstoestel (Basic Instrument Training Device — BITD)”: een opleidingstoestel op de grond dat de positie van de leerling-piloot voor een klasse van luchtvaartuigen voorstelt. Hierbij kan gebruik worden gemaakt van een instrumentenpaneel op een scherm en veerbelaste besturingselementen om een opleidingsplatform 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 éénpiloot-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.

„Overlandvlucht”: 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 onthef van zijn bedieningstaken tijdens de kruisfase van een vlucht met meerpilootbediening boven FL 200.

„Dubbelbesturing instructietijd”: vliegtijd of vluchtnabootsertijd gedurende welke iemand vlieg instructie ontvangt van een bevoegd instructeur.

„Onjuiste beoordeling”: een handeling, of het uitblijven van een handeling, van de cockpitbemanning die/dat leidt tot afwijkingen van organisatorische of vluchtgerelateerde voornemens of verwachtingen.

„Managen van onjuiste beoordelingen”: het proces van het ontdekken van en het reageren op onjuiste beoordelingen door middel van tegenmaatregelen die de gevolgen van onjuiste beoordelingen verminderen of elimineren, en de kans op onjuiste beoordelingen of ongewenste vliegtuigtoestanden kleiner maken.

„Volwaardige vluchtnabootser (Full Flight Simulator — FFS)”: een volwaardige 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 zweefvliegtuigen 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.

„Vliegtrainingsapparaat (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 om het vliegtuig op de grond en in vlucht na te bootsen, rekening houdend met de systemen die in het apparaat 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.

„Trainingsapparaat 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”: luchtvaartuig dat zwaarder is dan lucht en dat in de lucht hoofdzakelijk wordt 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 opleiding krijgt voor gesimuleerd instrumentvliegen in een vluchtnabootser (flight simulation training device — FSTD).

„Instrumenttijd”: instrumentvliegtijd of simulatortijd.

„Meerpilootbediening”:

voor vleugelvliegtuigen betekent dit een activiteit waarbij ten minste twee bestuurders vereist zijn, gebruikmakende van onderlinge samenwerking van de bemanning in meerpiloot-gecertificeerde of éénpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen;

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

„Onderlinge samenwerking van de bemanning (Multi-crew cooperation — MCC)”: het functioneren van het cockpit-personeel als een team van samenwerkende bemanningsleden, onder leiding van de gezagvoerder.

„Meerpiloot-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 types luchtvaartuigen die moeten 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 autoriteit van de lidstaat.

„Andere opleidingsapparaten (Other training devices — OTD)”: opleidingshulpmiddelen naast vluchtsimulators, vliegopleidingsapparaten of opleidingsapparaten voor vlieg- en navigatieprocedures, die de mogelijkheid voor opleiding bieden zonder dat een volledige cockpitomgeving noodzakelijk is.

„Prestatiecriterium”: een eenvoudige, waardeerbare uitspraak ten aanzien van het verlangde resultaat van het vakbekwaamheidsselement 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”: een luchtvaartuig dat zijn verticaal hefvermogen en voortstuwing/hefvermogen tijdens de vlucht haalt uit rotors met variabele geometrie of motoren/voortstuwingsapparaten die zijn bevestigd aan of zich bevinden binnen de romp of de vleugels.

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

„Privépiloot”: 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”: demonstratie 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 aerodynamische reactie van de lucht tegen de vaste liftoppervlakken, waarvan de vrije vlucht niet afhankelijk is van een motor.

„Éénpiloot-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-piloot de enige inzittende is aan boord van een luchtvaartuig.

„Leerling-piloot in de functie van eerste bestuurder (Student pilot in command — SPIC)”: een leerling-piloot in de functie van eerste bestuurder op een vlucht met een vlieg-instructeur, waarbij voornoemde instructeur de leerling-piloot 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 behouden.

„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 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 daarvan, behalve wijzigingen die een verandering in het vlieggedrag of in de vliegkenmerken tot gevolg hebben.

FCL.015 Aanvraag en afgifte 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 autoriteit in een vorm en op een wijze die door die autoriteit 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 autoriteit.
- 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 autoriteit die het bewijs van bevoegdheid in eerste instantie heeft afgegeven, behalve wanneer de piloot een wijziging van bevoegde autoriteit en een overdracht van zijn bewijzen van bevoegdheid en medische attesten naar die autoriteit heeft aangevraagd.

FCL.020 Leerling-piloot

Een leerling-piloot mag niet solo vliegen, tenzij toegestaan door en onder toezicht van een vlieg-instructeur.

Voor zijn eerste solovlucht moet een leerling-piloot ten minste:

in het geval van vleugelvliegtuigen, helikopters en luchtschepen: 16 jaar oud zijn;

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 voorgedragen door de erkende opleidingsorganisatie (ATO) die verantwoordelijk is voor hun opleiding, nadat ze de toepasselijke onderdelen van de theorieopleiding hebben voltooid op een bevredigend niveau.
- 3) De voordracht door een ATO blijft twaalf 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 opleiding 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 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 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 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 punt 2) hierboven vermelde periode.

Alvorens opnieuw aan de examens deel te nemen, moet de kandidaat verdere opleiding volgen bij een ATO. De omvang en reikwijdte van de vereiste opleiding 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 privépiloten, zweefvliegtuigen of luchtballonnen;
 - ii) gedurende een periode van 36 maanden voor de afgifte van een bewijs van bevoegdheid als beroepspiloot of een bevoegdverklaring voor instrumentvliegen (IR);
 - iii) de perioden in i) en ii) worden geteld vanaf de dag waarop de kandidaat slaagt voor het theorie-examen in overeenstemming met punt b), 2).
- 2) De voltooiing van het theorie-examen voor een bewijs van bevoegdheid als verkeerspiloot (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 voltooid, 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 voorgedragen voor deze test door de voor de opleiding verantwoordelijke organisatie/persoon na het voltooien van de opleiding. 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 de vliegtijd, die ten behoeve van een bewijs van bevoegdheid, bevoegdverklaring of certificaat wordt 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 wordt volledig vrijgesteld van alle vliegtijd tijdens solovluchten, dubbelbesturingsonderricht of als PIC ten behoeve van de totale vereiste vliegtijd voor het bewijs van bevoegdheid, de bevoegdverklaring of het certificaat.
 - ii) Een afgestudeerde aan een geïntegreerde vliegopleiding voor ATP heeft recht op toekenning van maximaal 50 uur instrumentvliegtijd als leerling-piloot in de functie van eerste bestuurder ten behoeve van de vereiste tijd als PIC voor afgifte van het bewijs van bevoegdheid als verkeers- of beroepspiloot 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-piloot in de functie van eerste bestuurder ten behoeve van de vereiste tijd als PIC voor afgifte van het bewijs van bevoegdheid als beroepspiloot 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 verkeerspiloot heeft recht op vrijstelling van de vereiste theoriekennis voor een LAPL, het bewijs van bevoegdheid als privépiloot, het bewijs van bevoegdheid als beroepspiloot 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 beroepspiloot heeft recht op vrijstelling van de vereiste theoriekennis voor een LAPL of een bewijs van bevoegdheid als privépiloot 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 piloot 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 aanhangsel 1 van dit deel.

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

FCL.040 Uitoefenen van de bevoegdheden van bewijzen van bevoegdheid

De uitoefening van bevoegdheden van een bewijs hangt af van de geldigheid van de bijbehorende bevoegdverklaringen, voor zover van toepassing, en van het medische certificaat

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

- a) Een bestuurder moet steeds een geldig bewijs van bevoegdheid en een geldig medisch certificaat bij zich dragen wanneer hij de bevoegdheden van het bewijs van bevoegdheid uitoefent.
- b) De bestuurder moet tevens een persoonlijk identificatiedocument met een foto bij zich dragen.
- c) Een bestuurder of een leerling-piloot moet op verzoek van een bevoegd vertegenwoordiger van een bevoegde autoriteit zonder onnodig uitstel zijn vastgelegde vliegtijdgegevens ter inspectie overhandigen.
- d) Een leerling-piloot moet op alle solo-overlandvluchten een bewijs van de vereiste autorisaties volgens FCL.020, punt a), bij zich hebben.

FCL.050 Vastleggen van vliegtijd

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

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 waaruit beheersing van de Engelse taal blijkt of de taal gebruikt voor radiocommunicatie tijdens de vlucht. Op de het bewijs van bevoegdheid moeten de taal, het vaardigheidsniveau en de geldigheidsdatum worden vermeld.
- b) De kandidaat voor een taalvaardigheidsaantekening moet in overeenstemming met aanhangsel 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 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 kunnen 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 kunnen gaan met de taalkundige uitdagingen die ontstaan door een complicatie of onverwachte wending van gebeurtenissen die voorkomen binnen de context van een routinematige werksituatie of communicatietaken, waarmee hij voor het overige bekend is; en
 - 5) een dialect of accent te gebruiken dat voor de luchtvaartgemeenschap begrijpelijk is.
- c) Uitgezonderd voor bestuurders die hebben aangetoond te beschikken over een taalvaardigheid op expertniveau, in overeenstemming met aanhangsel 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 aantonen bekwaam te zijn 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 gebeuren aan de hand van een beoordelingsmethode vastgelegd door de bevoegde autoriteit.

FCL.060 Recente ervaring

- a) Luchtballonnen. Een bestuurder mag geen luchtballon besturen voor commercieel luchtvervoer of het vervoer van passagiers tenzij hij 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 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 met éénpilot- of meerpilotbediening, naargelang van de bevoegdheden waarover de bestuurder beschikt; en
 - 2) als PIC 's nachts tenzij hij:
 - 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:
 - i) voldoet aan de eisen in punt 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 opleiding en herhalingstraining voor vliegvaardigheid heeft gevolgd in een FFS met een interval van maximaal 90 dagen. De herhalingstraining mag worden gecombineerd met de herhalingstraining van de exploitant beschreven in deel OR.OPS.

- 4) Wanneer een bestuurder bevoegd is om met meer dan één type luchtvaartuig met soortgelijk vlieggedrag en soortgelijke exploitatiekenmerken te vliegen, mogen de 3 onder 1) vereiste starts, naderingen en landingen worden uitgevoerd zoals gedefinieerd in de gegevens voor operationele geschiktheid die zijn bepaald in overeenstemming met deel 21.
 - 5) Wanneer een bestuurder bevoegd is om met meer dan één type niet-complexe helikopter met soortgelijk vlieggedrag en soortgelijke exploitatiekenmerken te vliegen, zoals gedefinieerd in de gegevens voor operationele geschiktheid die zijn bepaald in overeenstemming met deel 21, mogen de 3 starts, naderingen en landingen vereist in punt 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 zes maanden.
- c) Specifieke eisen voor commercieel luchtvervoer
- 1) Voor commercieel luchtvervoer kan de periode van 90 dagen beschreven in het bovenstaande punt b), onder 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 een trainingsvlucht uitvoeren in het luchtvaartuig of een FFS van het te gebruiken type luchtvaartuig met inbegrip van ten minste de eisen beschreven in punt b), onder 1) en 2), vooraleer hij zijn 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 de bemanning 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 Intrekking, schorsing en beperking van bewijzen van bevoegdheid, bevoegdverklaringen en certificaten

- a) Bewijzen van bevoegdheid, bevoegdverklaringen en certificaten afgegeven in overeenstemming met dit deel kunnen worden beperkt, geschorst of ingetrokken door de bevoegde autoriteit 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 ARA.
- b) Wanneer een bewijs van bevoegdheid wordt geschorst of ingetrokken, zal de bestuurder het bewijs van bevoegdheid of certificaat onmiddellijk teruggeven aan de bevoegde autoriteit.

SUBDEEL B

BEVOEGDHEIDSBEWIJS ALS RECREATIEF PILOOT — LAPL

SECTIE 1

Algemene 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 relevante 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 alinea 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 — Opleiding

Een kandidaat voor een LAPL moet een opleiding afronden aan een ATO. De opleiding 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) algemene 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 blijken van de vaardigheid om, als PIC in 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 totdat verdere uitbreidingen in het bewijs van bevoegdheid worden aangetekend, in overeenstemming met onderhavig subdeel.
- c) *Slagingscriteria*
 - 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 niet geslaagd voor de volledige sectie. Als een kandidaat zakt voor slechts 1 sectie, moet hij enkel die sectie opnieuw afleggen. Wanneer een kandidaat zakt voor meer dan 1 sectie is hij niet geslaagd voor de volledige test.
 - 3) Als de test moet worden herhaald in overeenstemming met punt 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 na 2 pogingen niet slagen voor alle secties van de test, moeten verdere praktijkopleiding volgen.

SECTIE 2

Specifieke eisen voor de LAPL voor vleugelvliegtuigen — LAPL(A)**FCL.105.A LAPL(A) — Bevoegdheden en voorwaarden**

- a) 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 2 000 kg of lichter, en het vervoeren van maximaal 3 passagiers, zodat er nooit meer dan 4 personen aan boord van het luchtvaartuig zijn.
- b) Houders van een LAPL(A) mogen enkel passagiers vervoeren nadat ze, na afgifte van het bewijs van bevoegdheid, 10 uur vliegtijd als PIC op vleugelvliegtuigen of TMG's hebben uitgevoerd.

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

- a) Kandidaten voor een LAPL(A) moeten ten minste 30 uur vlieg instructie hebben ontvangen 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 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 hebben gevlogen op TMG's na de aantekening van de TMG-uitbreiding en moeten voldoen aan de eisen onder FCL.135.A, punt a), voor vleugelvliegtuigen.
- 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 opleidingscursus 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 punt 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

- a) 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 het volgende heeft voltooid in een andere klasse:
 - 1) 3 uur vlieg instructie, 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 over een adequaat niveau van theoretiekennis beschikt met betrekking tot de nieuwe klasse wat betreft de volgende onderwerpen:
 - i) operationele procedures,
 - ii) vluchtprestaties en -planning,
 - iii) algemene kennis van het luchtvaartuig.
- b) Vooraleer de houder van een 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 piloot of in een gelijkwaardig document en ondertekend door de instructeur.

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

- a) Houders 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) herhalingsstraining 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).

SECTIE 3

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 2 000 kg of lichter, en het vervoeren 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 vlieg-instructie hebben ontvangen in helikopters. Ten minste 35 uur daarvan moet worden gevlogen in het type helikopter dat zal worden gebruikt voor de vaardigheidstest. De vlieg-instructie 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) 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 opleidingscursus 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 punt 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 vlieg-instructie, met inbegrip van:
 - i) 15 starts, naderingen en landingen onder dubbelbesturing;
 - ii) 15 solostarts, -naderingen en -landingen onder toezicht;

2) 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 over een adequaat niveau van theoretische kennis beschikt met betrekking tot 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 familiasietraining volgen, zoals bepaald in de gegevens voor operationele geschiktheid volgens deel 21. De verschillen-training moet worden aangetekend in het logboek van de piloot 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 twaalf 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) herhalingstraining 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).

SECTIE 4

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 ontvangen 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 opleidingscursus 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 punt 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) ten minste 10 lanceringen met dubbelbesturingsonderricht, en 5 sololanceringen onder toezicht, in het geval van sleepstart en zelfstart;
- 2) 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 voltooiën van de extra opleidingslanceringen 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 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 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).

SECTIE 5

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 3 400 m³ of gasballonnen met een maximale balloncapaciteit van 1 200 m³, en het vervoeren 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 ontvangen 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) Vrijstelling. 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 opleidingscursus 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 punt 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 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 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, om zijn bevoegdheden in de andere klasse uit te oefenen, ten minste 3 uur hebben gevlogen 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 PRIVÉPILOOT (PPL), BEWIJS VAN BEVOEGDHEID ALS ZWEEFPILOOT (SPL) EN BEWIJS VAN BEVOEGDHEID ALS BALLONVAARDER (BPL)

SECTIE 1

Algemene 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 Opleidingscursus

Een kandidaat voor een BPL, SPL of PPL moet een opleidingscursus voltooien aan een ATO. De cursus moet theoretische kennis 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 theoretische kennis dat toepasselijk is voor de toegekende bevoegdheden door het afleggen van examens over de volgende onderwerpen.

a) Algemene 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 in 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 vlieg instructie hebben gekregen in dezelfde klasse of hetzelfde type luchtvaartuig, of een groep van luchtballonnen, die worden gebruikt tijdens de vaardigheidstest.

c) Slagingscriteria

- 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, zakt hij voor de volledige sectie. Wanneer een kandidaat zakt voor meer dan 1 sectie, zakt hij voor de volledige test. Als een kandidaat zakt voor slechts 1 sectie, moet hij enkel die sectie opnieuw afleggen.
- 3) Als de test moet worden herhaald in overeenstemming met punt 2), zal een onvoldoende voor een sectie, met inbegrip van de delen waarvoor een voldoende werd behaald tijdens een vorige poging, leiden tot een onvoldoende voor de volledige test.
- 4) Kandidaten die na 2 pogingen niet slagen voor alle secties van de test, moeten verdere opleiding volgen.

SECTIE 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 vluchtuitvoeringen zonder financiële tegenprestatie.

b) Niettegenstaande de bovenstaande alinea, mag de houder van een PPL(A) met bevoegdheden als instructeur of examiner een financiële tegenprestatie ontvangen voor:

- 1) het geven van vlieg instructie 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 vlieg instructie hebben ontvangen 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 hebben gevlogen op vleugelvliegtuigen na de afgifte van de LAPL(A), waarvan ten minste 10 uur vlieg instructie in een opleidingscursus aan een ATO. Deze opleidingscursus 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 een TMG-uitbreiding. 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 opleidingscursus 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).

SECTIE 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 ontvangen 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 vlieg instructie moeten zijn ontvangen in hetzelfde type helikopter dat gebruikt wordt 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 opleidingscursus voltooien aan een ATO. Deze opleidingscursus 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 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).

SECTIE 4

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 vlieg instructie voor de PPL(As);
 - 2) het afnemen van vaardigheidstests en bekwaamheidsproeven voor deze bewijzen 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 vlieg instructie hebben ontvangen 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 vliegopleiding in overlandvluchten, waaronder 1 overlandvlucht van ten minste 65 km (35 NM);
 - ii) 3 uur instrument instructie;
 - 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.

SECTIE 5

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.

- c) Niettegenstaande punt b), 2), mag de houder van een SPL met bevoegdheden als instructeur of examiner een financiële tegenprestatie ontvangen voor:

het geven van vlieg instructie voor de LAPL(S) of de SPL;

het afnemen van vaardigheidstests en bekwaamheidsproeven voor deze bewijzen van bevoegdheid;

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 ontvangen 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 theoretiekennis en vlieg instructie.

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, punt 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 recente ervaring

Houders van een SPL mogen de bevoegdheden van hun bevoegdheidsbewijs slechts uitoefenen wanneer ze voldoen aan de eisen inzake recente ervaring onder FCL.140.S.

SECTIE 6

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.
- c) Niettegenstaande punt 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 bevoegdheidsbewijzen.

FCL.210.B BPL — Ervaringseisen en vrijstellingen

- a) Kandidaten voor een BPL moeten ten minste 16 uur vlieg instructie hebben ontvangen 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 theoretische kennis en vliegstructuur.

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 3 401 m³ en 6 000 m³, ten minste 100 uur;
 - ii) voor luchtballonnen met een balloncapaciteit van 6 001 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 1 260 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 opleidingsvlucht 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, om zijn 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 BEROEPSPILOOT — CPL

SECTIE 1

Algemene 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 éénpiloot-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 — vliegtuigconstructie/systemen/voortstuwingsinrichting,
- algemene kennis van het luchtvaartuig — instrumenten,
- massa en zwaartepuntsligging,
- vliegtuigprestaties,
- vluchtplanning en vluchtvoortgangscontrole,
- menselijke prestaties,
- meteorologie,
- algemene navigatie,
- radionavigatie,
- operationele procedures,
- beginselen van het vliegen,
- VFR-communicatie (Visual Flight Rules).

FCL.315 CPL — Opleidingscursus

Een kandidaat voor een CPL moet theorieonderwijs en vlieg instructie hebben gevolgd aan een ATO in overeenstemming met aanhangsel 3 van dit deel.

FCL.320 CPL — Vaardigheidstest

Aan de hand van een vaardigheidstest in overeenstemming met aanhangsel 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 kunnen voeren met een graad van vakbekwaamheid passend bij de bevoegdheden die worden verleend.

SECTIE 2

Specifieke eisen voor de categorie vleugelvliegtuigen — CPL(A)**FCL.325.A CPL(A) — Specifieke eisen voor houders van een MPL**

Vóór het uitvoeren 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 begrepen is een VFR-overlandvlucht van ten minste 540 km (300 NM) gedurende welke op twee verschillende luchtvaartterreinen wordt geland met volledige stilstand, gevlogen als PIC;

b) de elementen van de modulaire cursus voor CPL(A) zoals bepaald in paragrafen 10, onder a), en 11 van aanhangsel 3, E van dit deel, en

c) de vaardigheidstest voor CPL(A) in overeenstemming met FCL.320.

SUBDEEL E

MEERPILOOT BEWIJS VAN BEVOEGDHEID — 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 éénpilootoperaties met vleugelvliegtuigen, op voorwaarde dat de houder van het bewijs van bevoegdheid de vereiste opleiding heeft voltooid om te fungeren als PIC in éénpilootoperaties die uitsluitend aan de hand van instrumenten worden uitgevoerd en geslaagd is voor de vaardigheidstest van de IR(A) als éénpiloot.

FCL.410.A MPL — Opleidingscursus en theorie-examens

a) Cursus. Een kandidaat voor een MPL moet een opleidingscursus voor theoretische kennis en vliegstructuur hebben gevolgd aan een ATO in overeenstemming met aanhangsel 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 de meervliegeropleiding voor een type-bevoegdverklaring.

FCL.415.A MPL — Praktische vaardigheden

a) De kandidaat voor een MPL moet, aan de hand van een doorlopende beoordeling, de vereiste vaardigheden hebben aangetoond ter voldoening aan de vakbekwaamheidsonderdelen zoals gespecificeerd in aanhangsel 5 van dit deel, als sturende piloot en als niet-sturende piloot, 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 opleidingscursus moet de kandidaat slagen voor een vaardigheidstest in overeenstemming met aanhangsel 9 van dit deel, teneinde 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 opleidingscursus voor MPL of in een FFS die representatief is voor hetzelfde type.

SUBDEEL F

BEWIJS VAN BEVOEGDHEID ALS VERKEERSPILOOT — ATPL

SECTIE 1

Algemene 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 luchtvervoer.

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 — Opleidingscursus en theorie-examens

a) Cursus. Een kandidaat voor een ATPL moet een opleidingcursus hebben gevolgd aan een ATO. De cursus moet ofwel een geïntegreerde opleidingcursus of een modulaire cursus zijn, in overeenstemming met aanhangsel 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 — vliegtuigconstructie/systemen/voortstuwingsinrichting,
- algemene kennis van het luchtvaartuig — instrumenten,
- massa en zwaartepuntsligging,
- vliegtuigprestaties,
- vluchtplanning en vluchtvoortgangscontrole,
- menselijke prestaties,
- meteorologie,
- algemene navigatie,
- radionavigatie,
- operationele procedures,
- beginselen van het vliegen,
- VFR-communicatie,
- IFR-communicatie.

SECTIE 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 meerpilootbediening, tenzij de houder voldoet aan FCL.405.A, punt b), 2) en punt c), voor éénpilootoperaties.

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 MCC instructie hebben gekregen.
- b) Ervaring. Kandidaten voor een ATPL(A) moeten ten minste 1 500 uur hebben gevlogen in vleugelvliegtuigen, met inbegrip van ten minste:
- 1) 500 uur als meerpilootbediening 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 1 500 uur vliegtijd mag een maximum van 100 uur zijn volbracht in een FFS en FNPT. Van die 100 uur mag ten hoogste 25 uur zijn gedaan in een FNPT.
- c) Vrijstelling.
- 1) Houder 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 vliegtijd eisen onder punt b).
 - 2) Houder 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 1 500 uur in punt a), en de eis van 500 uur in punt b), 1), mits de totale vrijstelling ten behoeve van een van deze punten de 250 uur niet te boven gaat.
- d) Alvorens de vaardigheidstest voor de ATPL(A) wordt afgelegd, moet de ervaring die wordt vereist volgens punt b) zijn opgedaan.

FCL.520.A ATPL(A) — Vaardigheidstest

Aan de hand van een vaardigheidstest in overeenstemming met aanhangsel 9 van dit deel, moet een kandidaat voor een ATPL(A) blijk geven van de vaardigheid om, als PIC van een meerpiloot-gecertificeerd vleugelvliegtuig onder IFR, de relevante procedures en manoeuvres uit te kunnen 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.

SECTIE 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 meerpiloot-gecertificeerde helikopters en MCC instructie hebben gekregen;

- b) ten minste 1 000 uur hebben gevlogen als bestuurder van helikopters waaronder ten minste:
- 1) 350 uur in meerpiloot-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 meerpiloot-gecertificeerde helikopters. In dit geval worden de bevoegdheden van de ATPL(H) beperkt tot meerpilootbediening, tot er 100 uur als PIC zijn gevlogen;
 - 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 1 000 uur, mag ten hoogste 100 uur gedaan zijn in een FSTD, waarvan niet meer dan 25 uur in een FNPT.
- c) Vliegtijd in vleugelvliegtuigen wordt vrijgesteld tot een maximum van 50 % ten behoeve van de vliegtijdeisen van punt b).
- d) Alvorens de vaardigheidstest voor de ATPL(H) wordt afgelegd, moet de ervaring die wordt vereist volgens punt b) zijn opgedaan.

FCL.520.H ATPL(H) — Vaardigheidstest

Aan de hand van een vaardigheidstest in overeenstemming met aanhangsel 9 van dit deel, moet een kandidaat voor een ATPL(H) blijken te geven van de vaardigheid om, als PIC van een meerpiloot-gecertificeerde helikopter, de relevante procedures en manoeuvres uit te kunnen 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

SECTIE 1

Algemene 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 opleiding aan een ATO heeft gevolgd en is geslaagd voor sectie 6 van de vaardigheidstest beschreven in aanhangsel 9 van dit deel in meerpiloot-gecertificeerde luchtvaartuigen.
- c) Houders van een IR moeten hun bevoegdheden uitoefenen in overeenstemming met de voorwaarden vastgesteld in aanhangsel 8 van dit deel.
- d) Enkel voor helikopters. Om bevoegdheden als PIC uit te oefenen onder IFR in meerpiloot-gecertificeerde helikopters, moet de houder van een IR(H) ten minste 70 uur instrumenttijd hebben gevlogen 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; 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 gevlogen 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 opleidingscursus hebben gevolgd 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 vlieg instructie

- a) Cursus. Kandidaten voor een IR moeten een theorieopleiding en vlieg instructie hebben gekregen aan een ATO. Deze cursus moet:
 - 1) een geïntegreerde opleidingscursus zijn met inbegrip van opleiding voor de IR in overeenstemming met aanhangsel 3 van dit deel; of
 - 2) een modulaire cursus zijn in overeenstemming met aanhangsel 6 van dit deel.
- b) Examen. Een kandidaat moet blijk geven van een niveau van theoriekennis dat toepasselijk is voor de toegekende bevoegdheden over de volgende onderwerpen:
 - luchtvaartwetgeving,
 - algemene kennis van het luchtvaartuig — instrumenten,
 - 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 aanhangsel 7 van dit deel, om blijk te geven van de vaardigheid om de relevante procedures en manoeuvres uit te kunnen 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 alinea.

FCL.625 IR — Geldigheid, verlenging en hernieuwde afgifte

- a) Geldigheid. Een IR is één jaar geldig.
- b) Verlenging.
 - 1) Een IR moet worden verlengd binnen de drie 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 herhalingsopleiding volgen aan een ATO om het bekwaamheidsniveau te behalen dat is vereist om te slagen voor het instrumentelement van de vaardigheidstest in overeenstemming met aanhangsel 9 van dit deel; en
 - 2) een bekwaamheidsproef afleggen in overeenstemming met aanhangsel 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.

SECTIE 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 aanhangsel 9 van dit deel;
 - 2) indien niet gecombineerd met de verlenging van een klasse- of typebevoegdverklaring, moeten:
 - i) voor éénpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen, sectie 3, b), en die delen van sectie 1 die relevant zijn voor de beoogde vlucht afleggen van de bekwaamheidsproef beschreven in aanhangsel 9 van dit deel; en
 - ii) voor meermotorige vleugelvliegtuigen, sectie 6 voltooien van de bekwaamheidsproef voor éénpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen in overeenstemming met aanhangsel 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 punt 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 aanhangsel 8 van dit deel.

SECTIE 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 aanhangsel 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 punten van sectie 1 voltooien van de bekwaamheidsproef vastgesteld in aanhangsel 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 aanhangsel 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 opleidingscursus volgen 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 aanhangsel 9 van dit deel inzake meermotorige helikopters.

SECTIE 4

Specifieke eisen voor de categorie luchtschepen**FCL.625.As IR(As) — Verlenging**

Kandidaten voor de verlenging van een IR(As):

- a) moeten, indien gecombineerd met de verlenging van een typebevoegdverklaring, een bekwaamheidsproef afleggen in overeenstemming met aanhangsel 9 van dit deel, voor het relevante type van luchtschip;
- b) Moeten, indien niet gecombineerd met de verlenging van een typebevoegdverklaring, sectie 5 en die punten van sectie 1 voltooien die relevant zijn voor de beoogde vlucht van de bekwaamheidsproef voor luchtschepen in overeenstemming met aanhangsel 9 van dit deel. In dit geval mag een FTD 2/3 of een FFS worden gebruikt die representatief is 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

SECTIE 1

Algemene 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 punt a) mogen bestuurders, in het geval van vluchten gerelateerd aan de introductie of wijziging van luchtvaartuigtypes, houder zijn van een speciaal certificaat uitgereikt door de bevoegde autoriteit dat hen toestemming geeft om de vluchten uit te voeren. De geldigheid van deze toestemming is beperkt tot de desbetreffende vluchten.
- c) Onverminderd punt 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 testvluchten, kunnen bestuurders die niet voldoen aan de eisen van dit subdeel houder zijn van een bevoegdverklaring voor testvliegen 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 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 piloot of in een gelijkwaardig document en worden ondertekend door de desbetreffende instructeur.

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

- a) Opleidingscursus. Een kandidaat voor een klasse- of typebevoegdverklaring moet een opleidingscursus volgen aan een ATO. De opleidingscursus voor een typebevoegdverklaring moet de verplichte opleidingselementen 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 over de theoriekennis beschikt, vereist voor de veilige bediening van het toepasselijke type of de toepasselijke klasse van luchtvaartuig.
 - 1) Voor meerpiloot-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 piloot 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 ten overstaan van de examinator tijdens de vaardigheidstest om te bepalen of men al dan niet voldoende kennisniveau heeft verworven.
 - 4) Voor éénpiloot-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 aanhangsel 9 van onderhavig deel om aan te tonen dat hij 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 zes maanden na het begin van de opleidingscursus voor klasse- of typebevoegdverklaring en binnen een periode van zes 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 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 testvluchten, afgegeven in overeenstemming met FCL.820, die betrokken waren bij de ontwikkeling, certificering of productietestvluchten van een luchtvaarttype en ofwel 50 uur totale vliegtijd of 10 uur vliegtijd als PIC tijdens testvluchten hebben gevlogen 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 één jaar, behalve voor klassebevoegdverklaringen voor éénpiloot-gecertificeerde éénmotorige luchtvaartuigen, waarvoor de geldigheidsperiode 2 jaar bedraagt, tenzij anders bepaald door de gegevens voor operationele geschiktheid, in overeenstemming met deel 21.
- b) Hernieuwde afgifte. Als een klasse- of typebevoegdverklaring is verlopen, moet de kandidaat:
 - 1) indien nodig een herhalingstraining volgen aan een ATO 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 aanhangsel 9 van dit deel.

SECTIE 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) Éénpiloot-gecertificeerde meermotorige vleugelvliegtuigen. Een kandidaat voor een eerste klasse- of typebevoegdverklaring op een éénpiloot-gecertificeerd meermotorig vleugelvliegtuig moet ten minste 70 uur hebben gevlogen als PIC op vleugelvliegtuigen.
- b) Éénpiloot-gecertificeerde niet-complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen. Vóór aanvang van de vliegopleiding moet een kandidaat voor een eerste klasse- of typebevoegdverklaring voor een éénpiloot-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 het met goed gevolg afronden 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 voor meerpilootbediening van het vleugelvliegtuig willen verwerven, voldoen aan de eisen onder d), 4).
- c) Eénpiloot-gecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen. Kandidaten voor de afgifte van een eerste typebevoegdverklaring voor een complex éénpiloot-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) Meerpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen. Een kandidaat voor de eerste typebevoegdverklaringsopleiding voor een meerpiloot-gecertificeerd vleugelvliegtuig moet een leerling-piloot zijn die op dat moment opleiding volgt in een MPL-opleidingscursus 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 voltooiing van een MCC-cursus inzake vleugelvliegtuigen; of
 - ii) houder zijn van een certificaat van voltooiing van MCC in helikopters en meer dan 100 uur vliegervaring hebben als bestuurder in meerpiloot-gecertificeerde helikopters; of
 - iii) ten minste 500 uur vliegervaring hebben als bestuurder in meerpiloot-gecertificeerde helikopters; of
 - iv) ten minste 500 uur vliegervaring hebben als bestuurder tijdens meerpilootbediening in éénpiloot-gecertificeerde meermotorige vleugelvliegtuigen, tijdens commercieel luchtvervoer in overeenstemming met de toepasselijke eisen inzake vluchtuitvoeringen.
- e) Onverminderd punt d) mag een lidstaat een typebevoegdverklaring afgeven met beperkte bevoegdheden voor meerpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen die de houder het recht geeft op te treden als tweede bestuurder voor aflossing tijdens de kruisvlucht boven vluchtniveau 200, voor zover twee andere bemanningsleden over een typebevoegdverklaring overeenkomstig punt d) beschikken.
- f) Extra typebevoegdverklaringen voor meerpiloot-gecertificeerde en éénpiloot-gecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen. Een kandidaat voor de afgifte van extra typebevoegdverklaringen voor meerpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen en voor éénpiloot-gecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen moet houder zijn van een meermotorige IR(A).
- g) Indien bepaald in de gegevens voor operationele geschiktheid die zijn 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 vliegreuen onder toezicht moeten worden aangetekend in het logboek van de piloot of in een gelijkwaardig document en ondertekend door de instructeur. De beperking wordt opgeheven wanneer de bestuurder heeft aangetoond dat de vliegreuen onder toezicht die vereist zijn in de gegevens voor operationele geschiktheid zijn afgelegd.

FCL.725.A Theoriekennis en vliegstructie voor de afgifte van klasse- en typebevoegdverklaringen — Vleugelvliegtuigen

Tenzij anders bepaald in de gegevens voor operationele geschiktheid die zijn vastgelegd in overeenstemming met deel 21:

- a) Eénpiloot-gecertificeerde meermotorige vleugelvliegtuigen.
- 1) De theorieopleiding voor een klassebevoegdverklaring voor éénpiloot-gecertificeerde meermotorige vleugelvliegtuigen moet ten minste 7 uur instructie bevatten over vluchtuitvoeringen met meermotorige vleugelvliegtuigen.
 - 2) De cursus vliegopleiding voor een klasse- of typebevoegdverklaring voor éénpiloot-gecertificeerde meermotorige vleugelvliegtuigen bevat ten minste 2 uur en 30 minuten dubbelbesturingsonderricht onder normale omstandigheden met meermotorige vleugelvliegtuigen, en niet minder dan 3 uur en 30 minuten dubbelbesturingsonderricht met procedures bij motorstoringen en asymmetrische vliegtechnieken.
- b) Eénpiloot-gecertificeerde watervliegtuigen. De opleidingscursus voor de bevoegdverklaring voor éénpiloot-gecertificeerde watervliegtuigen moet theoriekennis en vliegstructie bevatten. De vliegopleiding voor een klasse- of typebevoegdverklaring — watervliegtuig voor éénpiloot-gecertificeerde watervliegtuigen 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 actuele vliegtijd (Zero Flight Type Rating, ZFTT) volgen — Vleugelvliegtuigen

- a) Een bestuurder van een luchtvaartuig die een ZFTT-opleiding volgt, moet op een meerpiloot-gecertificeerd vleugelvliegtuig met turbojetmotoren conform de norm van CS-25 of een gelijkwaardig luchtwaardigheidsvoorschrift of op een meerpiloot-gecertificeerd vleugelvliegtuig met turbopropmotoren met een MTOM van niet minder dan 10 t of een goedgekeurde passagiersconfiguratie van meer dan 19 passagiers, ten minste:
- 1) 1 500 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 vliegtuig met turbojetmotoren of omgekeerd, is aanvullende vluchtsimulatoretraining vereist.

FCL.735.A Opleidingscursus onderlinge samenwerking van de bemanning (MCC) — Vleugelvliegtuigen

- a) De MCC-opleidingscursus moet ten minste het onderstaande bevatten:
- 1) 25 uur theorieonderwijs en oefeningen; en
 - 2) 20 uur praktische MCC-opleiding, of 15 uur in het geval van leerling-piloten die een geïntegreerde ATP-cursus volgen.

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

- b) De MCC-opleiding moet binnen de zes maanden worden voltooid aan een ATO.
- c) Tenzij de MCC-cursus werd gecombineerd met een cursus voor een typebevoegdverklaring, ontvangt de kandidaat bij het voltooien van de MCC-opleidingscursus een certificaat van voltooiing.
- d) Een kandidaat die een MCC-opleiding heeft voltooid 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 drie maanden voorafgaand aan de vervaldatum van de bevoegdverklaring slagen voor een bekwaamheidsproef conform aanhangsel 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 exploitant van commercieel luchtvervoer, die is goedgekeurd in overeenstemming met de toepasselijke eisen voor vluchttuitvoeringen en die is geslaagd voor de bekwaamheidsproef van de exploitant in combinatie met de bekwaamheidsproef voor de verlenging van de klasse- of typebevoegdverklaring, krijgt vrijstelling 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 éénpiloot-gecertificeerde éénmotorige vleugelvliegtuigen.
- 1) Klassebevoegdverklaring voor vleugelvliegtuigen met enkele zuigermotoren bevoegdverklaringen voor TMG's. Voor de verlenging van een klassebevoegdverklaring voor een éénpiloot-gecertificeerd vleugelvliegtuig met enkele zuigermotor of TMG moet de kandidaat:
 - i) binnen de drie maanden voorafgaand aan de vervaldatum van de bevoegdverklaring slagen voor een bekwaamheidsproef in de desbetreffende klasse in overeenstemming met aanhangsel 9 van dit deel met een examinator; of
 - ii) binnen de twaalf 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 opleidingsvlucht van ten minste 1 uur met een vlieg-instructeur (FI) of een instructeur voor klassebevoegdverklaring (CRI). Kandidaten hebben recht op vrijstelling 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 aan de eisen genoemd in 1) voldoen in een van beide klassen en daarmee verlenging van beide bevoegdverklaringen verkrijgen.
 - 3) Éénpiloot-gecertificeerde propeller aangedreven vleugelvliegtuigen met een turbine motor Ten behoeve van de verlenging van klassebevoegdverklaringen voor propeller aangedreven vleugelvliegtuigen met een turbine motor moet de kandidaat binnen de drie maanden voorafgaand aan de vervaldatum van de bevoegdverklaring een bekwaamheidsproef afleggen op een vleugelvliegtuig van de betreffende klasse in overeenstemming met aanhangsel 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.

SECTIE 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) Meerpiloot-gecertificeerde helikopters. Een kandidaat voor de eerste typebevoegdverklaringsopleiding voor een meerpiloot-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 voltooiing van een MCC-cursus inzake helikopters; of
 - ii) ten minste 500 uur vliegervaring hebben als bestuurder in meerpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen; of
 - iii) ten minste 500 uur vliegervaring hebben als bestuurder bij meerpilootbediening in meermotorige helikopters;
 - 3) geslaagd zijn voor de theorie-examens voor een ATPL(H).
- b) Een kandidaat voor de eerste typebevoegdverklaringsopleiding voor een meerpiloot-gecertificeerde helikopter die met succes een geïntegreerde cursus voor ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR of CPL(H) heeft voltooid 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 gevlogen als PIC of PIC onder toezicht in helikopters;
 - 2) geslaagd is voor de test voor meerpiloot-gecertificeerde helikopters op het betreffende helikoptertype als PIC.

c) Eénpiloot-gecertificeerde meermotorige helikopters. Een kandidaat voor de afgifte van een eerste typebevoegdverklaring voor een éénpiloot-gecertificeerde meermotorige helikopter moet:

1) vóór aanvang van de vliegopleiding:

- i) geslaagd zijn voor de theorie-examens voor een ATPL(H); of
- ii) houder zijn van een certificaat van het met goed gevolg afronden van een toelatingscursus bij een ATO. Die cursus moet de volgende onderwerpen van de theoretische kennis over de ATPL(H) hebben behandeld:
 - algemene kennis van het luchtvaartuig: vliegtuigconstructie/systemen/voorstuwingsinrichting, 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 Opleidingscursus onderlinge samenwerking van de bemanning — Helikopters

a) De MCC-opleidingscursus moet ten minste het onderstaande bevatten:

1) voor MCC/IR:

- i) 25 uur theorieonderwijs en oefeningen; en
- ii) 20 uur praktische MCC-opleiding, of 15 uur in het geval van leerling-piloten die een geïntegreerde ATP(H)/IR-cursus bijwonen. Indien de MCC-opleiding wordt gecombineerd met initiële opleiding voor typebevoegdverklaring voor meerpiloot-gecertificeerde helikopters, mag de praktische MCC-opleiding 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-opleiding, of 10 uur in het geval van leerling-piloten die een geïntegreerde ATP(H)/IR-cursus bijwonen. Indien de MCC-opleiding wordt gecombineerd met initiële opleiding voor typebevoegdverklaring voor meerpiloot-gecertificeerde helikopters, mag de praktische MCC-opleiding worden beperkt tot niet minder dan 7 uur als dezelfde FSTD wordt gebruikt voor zowel de MCC als de typebevoegdverklaring.

b) De MCC-opleiding moet binnen de zes 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 meerpilooten, ontvangt de kandidaat bij het voltooien van de MCC-opleidingscursus een certificaat van voltooiing.

d) Een kandidaat die een MCC-opleiding heeft gevolgd voor een andere luchtvaartuigcategorie is vrijgesteld van de eisen onder a), punt 1), i) of onder a), punt 2), i), naargelang van het geval.

e) Een kandidaat voor MCC/IR-opleiding die MCC/VFR-opleiding heeft gevolgd, heeft recht op vrijstelling ten behoeve van de eisen onder a), punt 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 aanhangsel 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 hebben gevlogen 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 helikopters met enkel een zuigermotor, 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 hebben gevlogen 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 helikopters met enkel een turbinemotor met een maximale startmassa van 3 175 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 punt 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 punt a), 3) en 4) mag de kandidaat zijn bevoegdheden in eender welk van de types niet uitoefenen.

SECTIE 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 die zijn 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 theoretische kennis inzake ATPL of een ATPL(A);
 - 2) houder zijn van een certificaat van het met goed gevolg afronden van een MCC-cursus;
 - 3) meer dan 100 uur hebben gevlogen als bestuurder op meerpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen;
 - 4) 40 uur vliegopleiding hebben gehad in helikopters;
- b) voor bestuurders van helikopters:
- 1) houder zijn van een CPL/IR(H) met theoretische kennis inzake ATPL of een ATPL/IR(H);
 - 2) houder zijn van een certificaat van het met goed gevolg afronden van een MCC-cursus;
 - 3) meer dan 100 uur hebben gevlogen als bestuurder op meerpiloot-gecertificeerde helikopters;
 - 4) 40 uur vliegopleiding hebben gehad 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 het met goed gevolg afleggen van een MCC-cursus voor ofwel helikopters of vleugelvliegtuigen;
 - 4) ten minste 100 uur vliegervaring hebben als bestuurder in meerpiloot-gecertificeerde helikopters of vleugelvliegtuigen;

- 5) ten minste 40 uur vlieg instructie hebben gehad in vleugelvliegtuigen of helikopters, naargelang het geval, als de bestuurder geen ervaring heeft als ATPL of op meerpiloot-gecertificeerde luchtvaartuigen.

FCL.725.PL Vlieg instructie voor de afgifte van typebevoegdverklaringen — Powered-lift luchtvaartuigen

Het gedeelte vlieg instructie van de opleidingscursus voor een typebevoegdverklaring voor powered-lift luchtvaartuigen moet worden voltooid 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 drie maanden voorafgaand aan de vervaldatum van de bevoegdverklaring slagen voor een bekwaamheidsproef conform aanhangsel 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 exploitant van commercieel luchtvervoer, die is goedgekeurd in overeenstemming met de toepasselijke eisen voor vluchtuitvoeringen en is geslaagd voor de bekwaamheidsproef van exploitant in combinatie met de bekwaamheidsproef voor de verlenging van de typebevoegdverklaring, krijgt vrijstelling van de eisen in punt 2).
- b) Een kandidaat die er vóór 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.

SECTIE 5

Specifieke eisen voor de categorie luchtschepen

FCL.720.As Toelatingseisen voor de afgifte van typebevoegdverklaringen — Luchtschepen

Tenzij anders is 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 meerpiloot-gecertificeerde luchtschepen:
- 1) 70 vliegunten hebben als PIC op luchtschepen;
 - 2) houder zijn van een certificaat van het met goed gevolg afleggen van een MCC-cursus voor luchtschepen.
 - 3) Een kandidaat die niet voldoet aan de eisen in punt 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 opgeheven als de bestuurder 100 uur vliegtijd heeft als PIC of PIC onder toezicht op luchtschepen.

FCL.735.As Opleidingscursus onderlinge samenwerking van de bemanning — Luchtschepen

- a) De MCC-opleidingscursus moet ten minste het onderstaande bevatten:
- 1) 12 uur theorieonderwijs en oefeningen; en
 - 2) 5 uur praktische opleiding 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-opleiding moet binnen de zes maanden worden afgerond aan een ATO.
- c) Tenzij de MCC-cursus werd gecombineerd met een cursus voor een typebevoegdverklaring voor meerpiloten, ontvangt de kandidaat bij het afronden van de MCC-opleidingscursus een certificaat.
- d) Een kandidaat die een MCC-opleiding 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 drie maanden voorafgaand aan de vervaldatum van de bevoegdverklaring slagen voor een bekwaamheidsproef conform aanhangsel 9 van het onderhavige deel in het betreffende type luchtschip; en
 - 2) ten minste 2 uur hebben gevlogen 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 stuntvliegen**

- a) Houders van een bewijs van bevoegdheid als bestuurder van vleugelvliegtuigen, TMG's of zweefvliegtuigen mogen enkel stuntvluchten uitvoeren als ze houder zijn van de toepasselijke bevoegdverklaring.
- b) Kandidaten voor een bevoegdverklaring voor stuntvliegen moeten aan het onderstaande hebben voldaan:
- 1) ten minste 40 uur vliegtijd of, in het geval van zweefvliegtuigen, 120 lanceringen als PIC in de betreffende luchtvaartuigcategorie, uitgevoerd na afgifte van het bewijs van bevoegdheid;
 - 2) een opleidingscursus aan een ATO, met inbegrip van:
 - i) voor de bevoegdverklaring toepasselijk theorieonderwijs;
 - ii) ten minste 5 uur of 20 vluchten instructie in stuntvliegen in de betreffende luchtvaartuigcategorie.
- c) De bevoegdheden van de bevoegdverklaring voor stuntvliegen zijn beperkt tot de luchtvaartuigcategorie waarin de vlieg instructie is 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 uitgevoerd over de volledige syllabus stuntvliegen in die luchtvaartuigcategorie.

FCL.805 Bevoegdverklaring 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 uitgevoerd:
- 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, uitgevoerd na de afgifte van het bewijs van bevoegdheid;
 - 2) een opleidingscursus 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 uitgevoerd:
- 1) ten minste 100 vliegreizen 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 gevlogen 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 opleidingscursus 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 uitgevoerd 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 uitgevoerd 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 opleidingscursus aan een ATO afronden. 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 opleiding 's nachts moeten LAPL-houders de basisopleiding instrumentvliegen afronden 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 punt 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 vliegreizen hebben uitgevoerd 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 opleidingscursus aan een ATO hebben afgerond. De cursus moet worden afgerond binnen een periode van zes maanden en moet 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 van de eisen in punt 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 afronden.

FCL.815 Bevoegdverklaring voor het vliegen in bergachtige gebieden

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

De initiële bevoegdverklaring voor het vliegen in 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 theoretisch onderwijs en vliegopleiding, met een bergvlieg instructeur.
- b) Opleidingscursus. Kandidaten voor een bevoegdverklaring voor het vliegen in bergachtige gebieden moeten binnen een periode van 24 maanden een cursus theoretisch onderwijs en vlieg instructie 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 opleiding 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 in bergachtige gebieden is vereist, en verschillend van het oppervlak van vertrek.
 - d) Geldigheid. Een bevoegdverklaring voor het vliegen in bergachtige gebieden is 24 maanden geldig.
 - e) Verlenging. Voor de verlenging van een bevoegdverklaring voor het vliegen in bergachtige gebieden moet de kandidaat:
 - 1) de afgelopen 24 maanden ten minste 6 berglandingen hebben voltooid; 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 testvliegen

- a) Houder van een bewijs van bevoegdheid als bestuurder van vleugelvliegtuigen of helikopters mogen enkel optreden als PIC tijdens testvluchten van categorie 1 of 2 zoals gedefinieerd in deel 21 wanneer ze houder zijn van een bevoegdverklaring voor testvliegen.
- b) De verplichting om houder te zijn van een onder a) vastgestelde bevoegdverklaring voor testvliegen geldt enkel voor testvluchten 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 2 000 kg.

- c) De bevoegdheden van de houder van een bevoegdverklaring voor testvliegen bestaan, binnen de betreffende luchtvaartuigcategorie, uit:
- 1) in het geval van een bevoegdverklaring voor testvluchten van categorie 1, het uitvoeren van alle categorieën van testvluchten zoals gedefinieerd in deel 21, hetzij als PIC of als tweede bestuurder;
 - 2) in het geval van een bevoegdverklaring voor testvluchten van categorie 2:
 - i) het uitvoeren van testvluchten uit categorie 1, zoals gedefinieerd in deel 21:
 - als tweede bestuurder; of
 - als PIC in het geval van vleugelvliegtuigen zoals beschreven in punt b), onder 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;
 - ii) het uitvoeren van alle andere categorieën testvluchten, zoals gedefinieerd in deel 21, ofwel als PIC of als tweede bestuurder;
 - 3) daarnaast, voor testvluchten 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 testvliegen moeten:
- 1) houder zijn van ten minste een CPL en een IR in de toepasselijke luchtvaartuigcategorie;
 - 2) ten minste 1 000 uur hebben gevlogen in de toepasselijke luchtvaartuigcategorie, waarvan ten minste 400 uur als PIC;
 - 3) een opleidingscursus hebben afgerond aan een ATO geschikt voor het beoogde luchtvaartuig en de beoogde categorie van vluchten. De opleiding moet ten minste de volgende onderwerpen bevatten:
 - prestatie;
 - stabiliteit en besturing/vlieggedrag;
 - systemen;
 - testbeheer;
 - risico-/veiligheidsbeheer.
- e) De bevoegdheden van houders van een bevoegdverklaring voor testvliegen kunnen worden uitgebreid naar een andere categorie van testvluchten en een andere categorie van luchtvaartuigen wanneer ze een extra opleidingscursus aan een ATO hebben afgerond.

SUBDEEL J

INSTRUCTEURS

SECTIE 1

Algemene eisen

FCL.900 Certificaten als instructeur

- a) Algemeen. Een persoon mag uitsluitend:
- 1) vlieg instructie geven voor luchtvaartuigen waarvoor hij 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 uit te voeren instructie, afgegeven in overeenstemming met dit subdeel;
 - 2) vlieg instructie in vluchtsimulatoren of MCC-instructie geven wanneer hij houder is van een certificaat voor instructeur geschikt voor de uit te voeren 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 exploitant, en naleving van de eisen vastgesteld in dit subdeel onmogelijk is, mag de bevoegde autoriteit een specifiek certificaat uitreiken dat bevoegdheden geeft voor vlieg instructie. 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 één jaar.
- 2) Houders van een certificaat dat is afgegeven in overeenstemming met punt b), 1) die een aanvraag willen indienen voor een certificaat als instructeur, moeten voldoen aan de toelatings- en verlengingseisen vastgelegd voor die categorie als instructeur. Onverminderd FCL.905.TRI, punt b), omvat een TRI-certificaat dat overeenkomstig deze alinea is afgegeven het recht om instructie te geven voor de afgifte van een TRI- of SFI-certificaat voor het relevante type.

c) Instructie buiten het grondgebied van de lidstaten

- 1) Onverminderd punt a), in het geval dat vlieg instructie wordt gegeven aan een ATO buiten het grondgebied van de lidstaten, mag de bevoegde autoriteit een certificaat als instructeur uitreiken aan een kandidaat die houder is van een bewijs van bevoegdheid uitgereikt door een derde land in overeenstemming met bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago, op voorwaarde dat de kandidaat:
 - i) houder is van een bewijs van bevoegdheid, bevoegdverklaring of certificaat dat minstens gelijkwaardig is aan dat waarvoor zij gemachtigd zijn instructie te geven, en in elk geval ten minste een CPL;
 - ii) voldoet aan de eisen vastgesteld in dit subdeel ten behoeve van de afgifte van het relevante certificaat voor instructeurs;
 - iii) aan de bevoegde autoriteit aantoont dat hij 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 vlieg instructie:
 - i) in ATO's buiten het grondgebied van de lidstaten;
 - ii) aan leerling-piloten 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 als 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 als 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 testvluchten:
 - i) ten minste 15 uren hebben gevlogen 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 als instructeur kunnen vrijgesteld worden van de instructietechnieken die reeds werden aangetoond voor het certificaat als instructeur waarvan ze houder zijn.
 - 2) Gevlogen uren als examinerator tijdens vaardigheidstests of bekwaamheidsproeven mogen volledig worden meegerekend ten behoeve van de verlenging van alle certificaten als 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 voor de instructie benodigde middelen,
- het creëren van een bevorderlijk leerklimaat,
- het overdragen van kennis,
- het integreren van dreigings- en onjuist beoordelingsmanagement (Threat and 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 beoordelen van de vorderingen,
- het evalueren van opleidingssessies,
- het rapporteren van het resultaat.

FCL.925 Extra eisen voor instructeurs voor de MPL

a) Instructeurs die opleiding geven voor de MPL moeten:

- 1) met succes een MPL-instructeursopleiding hebben voltooid aan een ATO; en
- 2) tevens voor de elementaire fase, voortgezette fase en fase voor gevorderden van de geïntegreerde MPL-opleidingscursus:
 - i) ervaring hebben met meerpilootbediening; en
 - ii) de initiële CRM-opleiding hebben voltooid bij een exploitant van commercieel luchtvervoer, goedgekeurd in overeenstemming met de toepasselijke eisen voor vluchtuitvoeringen.

b) Opleidingscursus voor MPL-instructeurs

- 1) De opleidingscursus voor MPL-instructeurs moet uit minimaal 14 uur opleiding bestaan.

Na voltooiing van de opleidingscursus wordt de vakbekwaamheid als instructeur en de kennis over de op vakbekwaamheid gebaseerde opleidingsbenadering beoordeeld.

- 2) Die beoordeling bestaat uit een praktijkdemonstratie van vlieg instructie in de betreffende fase van de MPL-opleidingscursus. De beoordeling wordt uitgevoerd door een examiner die is gekwalificeerd in overeenstemming met subdeel K.
- 3) Na bevredigende afronding van de MPL-opleidingscursus 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-opleidingscursus het onderstaande hebben uitgevoerd:

- 1) 1 vluchtsimulatorsessie 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 vóór het uitoefenen van de bevoegdheden om vlieg instructie te geven voor de MPL:

- 1) een herhalingsopleiding volgen aan een ATO om het noodzakelijke vakbekwaamheidsniveau te bereiken.
- 2) slagen voor de beoordeling van de vakbekwaamheid als instructeur zoals bepaald in punt b), 2).

FCL.930 Opleidingscursus

Kandidaten voor een certificaat als instructeur moeten met succes 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 vluchtsimulator voor éénpiloot-gecertificeerde vliegtuigen (STI), de instructeur voor bevoegdverklaring voor het vliegen in bergachtige gebieden (MI) en de instructeur voor testvluchten (FTI), moet een kandidaat voor een certificaat als instructeur ten overstaan van een examiner die daartoe is gekwalificeerd in overeenstemming met subdeel K zijn vakbekwaamheid in de toepasselijke luchtvaartuigcategorie aantonen in die zin dat hij in staat is om een leerlingpiloot 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 als instructeur, mogen kandidaten die geen voldoende halen voor de beoordeling vóór de vervaldatum van een certificaat als instructeur de bevoegdheden van dat certificaat niet uitoefenen tot de beoordeling met succes is voltooid.

FCL.940 Geldigheid van certificaten als instructeur

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

SECTIE 2***Specifieke eisen voor de vlieg instructeur — FI*****FCL.905.FI FI — Bevoegdheden en voorwaarden**

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

- a) een PPL, SPL, BPL en LAPL in de desbetreffende luchtvaartuigcategorie;
- b) klasse- en typebevoegdverklaringen voor éénpiloot-gecertificeerde éénmotorige luchtvaartuigen, uitgezonderd éénpiloot-gecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen; klasse- en groepsuitbreidingen voor luchtballonnen en klasseuitbreidingen voor zweefvliegtuigen;
- c) typebevoegdverklaringen voor éénpiloot- of meerpiloot-gecertificeerde luchtschepen;
- d) een CPL in de betreffende luchtvaartuigcategorie, op voorwaarde dat de FI ten minste 500 uren heeft gevlogen als bestuurder in die luchtvaartuigcategorie, waarvan ten minste 200 uur vlieg instructie;
- 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 nachtvlieg instructie heeft aangetoond ten overstaan van een FI die is gekwalificeerd conform punt i) hieronder; en
 - 3) voldoet aan de ervaringseisen voor nachtvliegen van FCL.060, punt b), 2).
- f) een bevoegdverklaring voor slepen of stuntvliegen, op voorwaarde dat de FI houder is van dergelijke bevoegdheden en hij de bekwaamheid tot het geven van instructie voor die bevoegdverklaring heeft aangetoond ten overstaan van een FI die is gekwalificeerd conform punt i) hieronder;

- g) een IR in de betreffende luchtvaartuigcategorie, op voorwaarde dat de FI:
- 1) ten minste 200 uren heeft gevlogen onder IFR, waaronder ten hoogste 50 uur simulatortijd in een FFS, een FTD 2/3 of FNPT II mag zijn;
 - 2) als leerling-piloot de IRI-opleidingscursus heeft afgerond en is geslaagd voor de beoordeling van vakbekwaamheid voor het IRI-certificaat; en
 - 3) daarnaast:
 - i) voor meermotorige vliegtuigen aan de eisen voldoet voor de afgifte van een CRI certificaat;
 - ii) voor meermotorige helikopters voldoet aan de eisen voor afgifte van een TRI certificaat;
- h) klasse- of typebevoegdverklaringen voor één piloot gecertificeerde meermotorige luchtvaartuigen, behalve voor één-piloot-gecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen, op voorwaarde dat de FI voldoet aan:
- 1) in het geval van vleugelvliegtuigen: de toelatingseisen voor de CRI-opleidingscursus zoals bepaald in FCL.915.CRI, punt a), en de eisen onder FCL.930.CRI en FCL.935;
 - 2) in het geval van helikopters: de eisen vastgelegd onder FCL.910.TRI, punt c), 1), en de toelatingseisen voor de TRI(H)-opleidingscursus zoals bepaald in FCL.915.TRI, punt b), 2);
- i) een certificaat als FI, IRI, CRI, STI of MI op voorwaarde dat de FI:
- 1) ten minste het volgende heeft afgerond:
 - i) ten minste 50 uur of 150 lanceringen vlieg instructie in zweefvliegtuigen;
 - ii) ten minste 50 uur of 50 starts vlieg instructie in luchtballonnen;
 - iii) 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 in die zin dat ten overstaan van een examiner vlieginstructeur (FIE) de bekwaamheid is aangetoond om instructie te geven voor het FI-certificaat;
- j) een MPL, op voorwaarde dat de FI:
- 1) voor de essentiële vliegfase van de opleiding ten minste 500 uur heeft gevlogen als bestuurder van vleugelvliegtuigen, waarvan ten minste 200 uur vlieg instructie;
 - 2) voor de elementaire fase van de opleiding:
 - i) houder is van een IR voor meermotorige vleugelvliegtuigen en de bevoegdheid om instructie te geven voor een IR; en
 - ii) ten minste 1 500 vlieguren ervaring heeft met meerpilootbediening.
 - 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 afronden van een gestructureerde opleidingscursus, 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 exploitant;
 - 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-vlieg instructie.

FCL.910.FI FI — Beperkte bevoegdheden

- a) De bevoegdheden van een FI worden beperkt tot het uitvoeren van vliegstructie 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 éénpiloot-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 stuntvliegen.
- b) Tijdens het uitvoeren van opleiding onder toezicht, in overeenstemming met punt a), heeft de FI niet de bevoegdheid om leerling-piloten de toelating te geven om eerste solovluchten en eerste solo-overlandvluchten uit te voeren.
- c) De beperkingen in punt a) en b) worden verwijderd van het FI-certificaat wanneer de FI ten minste het onderstaande heeft afgerond:
- 1) voor de FI(A): 100 uur vliegstructie in vleugelvliegtuigen of TMG's en toezicht hebben gehouden op ten minste 25 solovluchten van leerling-piloten;
 - 2) voor de FI(H): 100 uur vliegstructie in helikopters en toezicht hebben gehouden op ten minste 25 solovlieg-oefeningen van leerling-piloten;
 - 3) voor de FI(As), FI(S) en FI(B): 15 uur of 50 starts als vliegstructie over de volledige opleidingsyllabus 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 in de betreffende luchtvaartuigcategorie, waarvan niet meer dan 5 uur simulatortijd in een FSTD;
 - 2) 20 uur VFR-overlandvluchten hebben uitgevoerd 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) voldoen aan de eisen voor CPL-theoriekennis, behalve voor een FI(A) die alleen opleiding geeft voor de LAPL(A), en
 - ii) ten minste 200 uur hebben gevlogen op vleugelvliegtuigen of TMG's waarvan 150 uur als PIC;
 - 3) ten minste 30 uur hebben gevlogen op éénmotorige zuigervliegtuigen waarvan ten minste 5 uur gedurende de zes maanden voorafgaand aan de toelatingsvliegtest vastgelegd in FCL.930.FI, punt a);
 - 4) een VFR-overlandvlucht hebben uitgevoerd als PIC, waaronder een vlucht van ten minste 540 km (300 NM) gedurende welke op 2 verschillende luchtvaartterreinen wordt geland tot volledige stilstand;
- c) 250 uur totale vliegtijd hebben 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 uur hebben gevlogen op luchtschepen als PIC, waarvan 400 uur als PIC houder van een CPL(As);
- e) voor een FI(S), 100 vliegreuren en 200 lanceringen hebben uitgevoerd als PIC op zweefvliegtuigen. Bovendien, indien de kandidaat vlieg instructie wil geven op TMG's, moet hij ten minste 30 uur hebben gevlogen als PIC op TMG's, en een extra beoordeling hebben ondergaan van zijn vakbekwaamheid in een TMG in overeenstemming met FCL.935 met een FI die gekwalificeerd is in overeenstemming met FCL.905.FI, punt j);
- f) voor een FI(B), ten minste 75 uur aan ballonvluchten hebben uitgevoerd als PIC, waarvan ten minste 15 uur in de klasse waarmee de vlieg instructie zal worden gegeven.

FCL.930.FI FI — Opleidingscursus

- a) Kandidaten voor het FI-certificaat moeten geslaagd zijn voor een specifieke toelatingsvliegtest, afgenomen door een conform FCL.905.FI, punt i), gekwalificeerde FI, tijdens de zes 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 aanhangsel 9 van onderhavig deel.
- b) De FI-opleidingscursus moet het volgende omvatten:
 - 1) 25 uur instructietechniek;
 - 2) i) in geval van een FI (A), (H) en (As), ten minste 100 uur theorieonderwijs, met inbegrip van voortgangstests;
 - ii) in geval van een FI(B) of FI(S), ten minste 30 uur theorieonderwijs, met inbegrip van voortgangstests;
 - 3) i) in 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 geval van een FI(As), ten minste 20 uur vlieg instructie, waarvan 15 uur dubbelbesturingsonderricht;
 - iii) in geval van een FI (S), ten minste 6 uur of 20 starts als vlieg instructie;
 - iv) in geval van een FI(S) die opleiding op TMG's verstrekt, ten minste 6 uur dubbelbesturingsonderricht op TMG's;
 - v) in geval van een FI(B), ten minste 3 uur waaronder 3 starts als vlieg instructie.

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 met betrekking tot de eis onder b), 2), i) of 18 uur met betrekking tot de eisen onder b), 2), ii);

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 afronden van:
 - i) in geval van een FI(A) en (H), ten minste 50 uur vlieg instructie in de betreffende luchtvaartuigcategorie tijdens de geldigheidsperiode van het certificaat voor 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 vlieg instructie zijn voor een IR en volbracht zijn in de twaalf maanden voorafgaand aan de vervaldatum van het FI-certificaat;
 - ii) in het geval van een FI(As), ten minste 20 uur vlieg instructie 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 vlieg instructie zijn voor een IR en volbracht zijn in de twaalf maanden voorafgaand aan de vervaldatum van het FI-certificaat;

- iii) ten minste 30 uur of 60 starts als vlieg instructie in zweefvliegtuigen, gemotoriseerde zweefvliegtuigen of TMG's als 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 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 twaalf 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 twaalf maanden vóór de hernieuwde afgifte:
- 1) deelnemen aan een herhalingsseminar voor instructeurs;
 - 2) slagen voor een beoordeling van vakbekwaamheid in overeenstemming met FCL.935.

SECTIE 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 éénpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen:
 - 1) de afgifte, verlenging en hernieuwde afgifte van typebevoegdverklaringen voor éénpiloot-gecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen indien de kandidaat bevoegdheden wil verkrijgen om op te treden tijdens éénpilootoperaties.

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

- i) houder is van een MCCI-certificaat; of
 - ii) houder is of is geweest van een TRI-certificaat voor meerpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen.
- 2) de MPL-cursus tijdens de elementaire fase, op voorwaarde dat hij de bevoegdheden laat uitbreiden naar meerpilootbediening en houder is of is geweest van een certificaat FI(A) of IRI(A).
- d) in het geval van een TRI voor meerpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen:
- 1) de afgifte, verlenging en hernieuwde afgifte van typebevoegdverklaringen voor:
 - i) meerpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen;
 - ii) éénpiloot-gecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen, wanneer de kandidaat bevoegdheden wil verwerven voor meerpilootbediening;
 - 2) MCC-opleiding;
 - 3) de MPL-cursus tijdens de elementaire fase, voortgezette fase en fase voor gevorderden, op voorwaarde dat voor de elementaire fase hij 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 houder is van een typebevoegdverklaring voor meerpiloot-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-opleiding enkel wordt uitgevoerd in een FFS, worden de bevoegdheden van de TRI beperkt tot opleiding in de FFS.

In dit geval mag de TRI lijnvliegen onder toezicht uitvoeren, op voorwaarde dat de TRI-opleidingscursus extra opleiding 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 opleiding en de beoordeling van de vakbekwaamheid werden uitgevoerd. De bevoegdheden van de TRI worden uitgebreid naar andere types wanneer de TRI:
- 1) binnen de twaalf maanden voorafgaand aan de aanvraag ten minste 15 routesectoren heeft uitgevoerd, 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 afgerond van de relevante TRI-opleiding;
 - 3) geslaagd is voor de betreffende secties van de beoordeling van vakbekwaamheid in overeenstemming met FCL.935 teneinde ten overstaan van een FIE of een TRE gekwalificeerd in overeenstemming met subdeel K aan te tonen dat hij 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 is 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 sectie van de beoordeling van vakbekwaamheid in overeenstemming met FCL.935 teneinde ten overstaan van een FIE of een TRE gekwalificeerd in overeenstemming met subdeel K aan te tonen dat hij 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 éénpiloot- naar meerpilootbediening van hetzelfde type helikopter, moet de houder ten minste 100 uur meerpilootbediening met dit type hebben uitgevoerd.
- d) Niettegenstaande de bovenstaande paragrafen, hebben houders van een TRI-certificaat die een typebevoegdverklaring hebben ontvangen in overeenstemming met FCL.725, punt 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 bevoegdheidsbewijs als CPL, MPL of ATPL voor de toepasselijke luchtvaartuigcategorie;

b) voor een TRI(MPA)-certificaat:

- 1) 1 500 uren hebben gevlogen als bestuurder op meerpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen; en
- 2) binnen de twaalf maanden voorafgaand aan de aanvraag 30 routesectoren hebben uitgevoerd, 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 twaalf maanden voorafgaand aan de aanvraag 30 routesectoren hebben uitgevoerd, 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 uren hebben gevlogen 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 éénpiloot-gecertificeerde éénmotorige helikopters, 250 uur als bestuurder van helikopters hebben gevlogen;
- 2) voor een TRI(H)-certificaat voor éénpiloot-gecertificeerde meermotorige helikopters, 500 uur als bestuurder van helikopters hebben gevlogen, waaronder 100 uur als PIC op éénpiloot-gecertificeerde meermotorige helikopters;
- 3) voor een TRI(H)-certificaat voor meerpiloot-gecertificeerde helikopters, 1 000 uren als bestuurder van helikopters hebben gevlogen, waaronder:
 - i) 350 uur als bestuurder in meerpiloot-gecertificeerde helikopters; of
 - ii) voor kandidaten die al houder zijn van een TRI(H)-certificaat voor éénpiloot-gecertificeerde meermotorige helikopters, 100 uur als bestuurder van dat type met meerpilootbediening.
- 4) Houders van een FI(H)-certificaat worden volledig vrijgesteld van de eisen onder 1) en 2) in de betreffende éénpiloot-gecertificeerde helikopter;

e) voor TRI(PL):

- 1) 1 500 uren hebben gevlogen als bestuurder op meerpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen, powered-lift luchtvaartuigen of meerpiloot-gecertificeerde helikopters; en
- 2) binnen de twaalf maanden voorafgaand aan de aanvraag 30 routesectoren hebben uitgevoerd, 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 — Opleidingscursus

a) De TRI-opleidingscursus moet ten minste het onderstaande bevatten:

- 1) 25 uur instructietechniek;
- 2) 10 uur technische opleiding, met inbegrip van herhaling van technische kennis, het voorbereiden van leerplannen en het ontwikkelen van vaardigheden voor instructie in een klaslokaal/vluchtsimulator;
- 3) 5 uur vlieg instructie in het toepasselijke luchtvaartuig of een vluchtsimulator die representatief is voor dat luchtvaartuig voor éénpiloot-gecertificeerde luchtvaartuigen en 10 uur voor meerpiloot-gecertificeerde luchtvaartuigen of een vluchtsimulator die representatief is voor dat luchtvaartuig.

b) Kandidaten die houder zijn of zijn geweest van een certificaat als instructeur, zijn volledig vrijgesteld 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 vluchtsimulatoren.

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 FFS'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 afgiftea) *Verlenging.*

- 1) Vleugelvliegtuigen. Voor de verlenging van een TRI(A)-certificaat moet de kandidaat, binnen de twaalf maanden voorafgaand aan de vervaldatum van het certificaat, voldoen aan 1 van de volgende 3 eisen:
 - i) afronden van de volgende delen van een volledige opleidingscursus voor een typebevoegdverklaring: een vluchtsimulatorsessie van ten minste drie uur of één oefening in de lucht van ten minste 1 uur met inbegrip van ten minste 2 starts en landingen;
 - ii) instructeursherhalingstraining volgen als een TRI aan een ATO;
 - iii) slagen voor de beoordeling van vakbekwaamheid in overeenstemming met FCL.935.
- 2) Helikopters en powered-lift luchtvaartuigen. Voor de verlenging van een TRI(H)- of TRI(PL)-certificaat moet de kandidaat, binnen de geldigheidsperiode van het TRI-certificaat, voldoen aan 2 van de volgende 3 eisen:
 - i) 50 uur vlieg-instructie uitvoeren 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 twaalf maanden voorafgaand aan de vervaldatum van het TRI-certificaat zijn uitgevoerd.

In het geval van een TRI(PL) moeten deze uren vlieg-instructie zijn gevlogen als TRI of examiner voor typebevoegdverklaring (TRE), of SFI of examiner vluchtsimulator (SFE). In het geval van TRI(H) mag tijd die is gevlogen als FI, instructeur instrumentvliegen (IRI), instructeur vluchtsimulator voor éénpiloot-gecertificeerde vliegtuigen (STI) of eender welk type van examiner, meegerekend worden;
 - ii) herhalingstraining volgen voor instructeurs als een TRI aan een ATO;
 - iii) slagen voor de beoordeling van vakbekwaamheid in overeenstemming met FCL.935.
- 3) Voor ten minste om de andere verlenging van een TRI-certificaat moet de houder slagen voor een beoordeling van vakbekwaamheid overeenkomstig FCL.935.
- 4) Als een persoon houder is van een TRI-certificaat voor meer dan één type luchtvaartuig binnen dezelfde categorie, leidt de beoordeling van vakbekwaamheid, afgelegd op één van die types, tot een verlenging van het TRI-certificaat voor de andere types binnen dezelfde luchtvaartuigcategorie.
- 5) 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 van de eisen onder a) hierboven. In dat geval zal het TRI(H)-certificaat geldig zijn tot de vervaldatum van het FI(H)-certificaat.

b) *Hernieuwde afgifte.*

- 1) Vleugelvliegtuigen. Als het TRI(A)-certificaat is verlopen, moet de kandidaat:
 - i) binnen de twaalf maanden voorafgaand aan de aanvraag ten minste 30 routesectoren hebben uitgevoerd, met inbegrip van starts en landingen met het betreffende luchtvaartuigtype, waarvan niet meer dan 15 sectoren in een FFS mogen worden uitgevoerd;
 - ii) de relevante delen van een TRI-cursus aan een goedgekeurde ATO hebben afgerond;
 - iii) tijdens een volledige cursus typebevoegdverklaring ten minste 3 uur vlieg-instructie hebben uitgevoerd op het toepasselijke type vleugelvliegtuig, onder toezicht van een TRI(A).
- 2) Helikopters en powered-lift luchtvaartuigen. Indien het TRI(H)- of TRI(PL)-certificaat is verlopen, moet de kandidaat, binnen de twaalf maanden vóór de hernieuwde afgifte:
 - i) een herhalingstraining voor instructeurs volgen als een TRI aan een ATO, met betrekking tot de relevante elementen van de TRI-opleidingscursus; en
 - ii) 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.

SECTIE 5

Specifieke eisen voor de instructeur voor een klassebevoegdverklaring — CRI**FCL.905.CRI CRI — 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 éénpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen zonder groot prestatievermogen indien de kandidaat bevoegdheden wil verkrijgen om op te treden tijdens éénpilootoperaties;
 - 2) een bevoegdverklaring voor slepen of stuntvliegen 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 ten overstaan van een FI die gekwalificeerd is in overeenstemming met FCL.905.FI, punt i).
- b) 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 twaalf maanden het volgende heeft afgerond:
- 1) 15 uur vliegtijd als PIC op vleugelvliegtuigen van de toepasselijke klasse of het toepasselijke type van vleugelvliegtuig;
 - 2) één opleidingsvlucht 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.CRI CRI — 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 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 als PIC op de toepasselijke klasse of het toepasselijke type van vleugelvliegtuig.

FCL.930.CRI CRI — Opleidingscursus

- a) De opleidingscursus voor de CRI moet ten minste het volgende bevatten:
- 1) 25 uur instructietechniek;
 - 2) 10 uur technische opleiding, met inbegrip van herhaling van technische kennis, het voorbereiden van leerplannen en het ontwikkelen van vaardigheden voor instructie in een klaslokaal/vluchtsimulator;
 - 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, punt i).
- b) Kandidaten die houder zijn of zijn geweest van een certificaat van instructeur, zijn volledig vrijgesteld van de eis onder a), 1).

FCL.940.CRI CRI — Verlenging en hernieuwde afgifte

- a) Voor verlenging van een CRI-certificaat moet de kandidaat, binnen de twaalf maanden voorafgaand aan de vervaldatum van het CRI-certificaat:
- 1) ten minste 10 uur vlieg instructie hebben gegeven 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 twaalf maanden vóór de hernieuwde afgifte:
- 1) herhalingsopleiding volgen als een CRI aan een ATO;
 - 2) slagen voor de beoordeling van vakbekwaamheid conform FCL.935.

SECTIE 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 tijdens de elementaire fase van opleiding in een MPL-cursus, moet de IRI(A):
- 1) houder zijn van een IR voor meermotorige vleugelvliegtuigen; en
 - 2) ten minste 1 500 uren hebben gevlogen met meerpilootbediening.
 - 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 afronden van de cursus beschreven in paragraaf FCL.905.FI, punt j), 3).

FCL.915.IRI IRI — Toelatingseisen

Een kandidaat voor een IRI-certificaat moet:

- a) voor een IRI(A):
- 1) ten minste 800 uren hebben gevlogen onder IFR, waarvan ten minste 400 uur in vleugelvliegtuigen; en
 - 2) in geval van kandidaten voor een IRI(A) voor meermotorige vleugelvliegtuigen, voldoen aan de eisen van paragraaf FCL.915.CRI, punt a);
- b) voor een IRI(H):
- 1) ten minste 500 uren hebben gevlogen onder IFR, waarvan ten minste 250 uur instrumentvliegtijd in helikopters; en
 - 2) in geval van kandidaten voor een IRI(H) voor meerpiloot-gecertificeerde helikopters, voldoen aan de eisen onder FCL.905.FI, punt g), 3), ii);
- c) ten minste 300 uren hebben gevlogen onder IFR, waarvan ten minste 100 uur instrumentvliegtijd in luchtschepen.

FCL.930.IRI IRI — Opleidingscursus

- a) De opleidingscursus voor de IRI moet ten minste het volgende bevatten:
- 1) 25 uur instructietechniek;
 - 2) 10 uur technische opleiding, 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, punt i).
- c) Kandidaten die houder zijn of zijn geweest van een certificaat als instructeur, zijn volledig vrijgesteld 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.

SECTIE 7

Specifieke eisen voor de instructeur vluchtsimulator — SFI**FCL.905.SFI SFI — Bevoegdheden en voorwaarden**

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

- a) de afgifte, verlenging en hernieuwde afgifte van een IR, op voorwaarde dat hij houder is of is geweest van een IR in de betreffende luchtvaartuigcategorie en een IRI-opleidingscursus heeft afgerond; en
- b) in het geval van een SFI voor éénpiloot-gecertificeerde vleugelvluchtuijgen:

- 1) de afgifte, verlenging en hernieuwde afgifte van typebevoegdverklaringen voor éénpiloot-gecertificeerde complexe vleugelvluchtuijgen met groot prestatievermogen indien de kandidaat bevoegdheden wil verkrijgen om op te treden tijdens éénpilootoperaties.

De bevoegdheden van de SFI(SPA) kunnen worden uitgebreid naar vlieg instructie voor éénpiloot-gecertificeerde complexe vleugelvluchtuijgen met groot prestatievermogen tijdens meerpilootbediening, op voorwaarde dat hij:

i) houder is van een MCCI-certificaat; of

ii) houder is of is geweest van een TRI-certificaat voor meerpiloot-gecertificeerde vleugelvluchtuijgen; en

- 2) op voorwaarde dat de bevoegdheden van de SFI(SPA) werden uitgebreid naar meerpilootbediening in overeenstemming met 1):

i) MCC;

ii) de MPL-cursus inzake de elementaire fase;

- c) in het geval van een SFI voor meerpiloot-gecertificeerde vleugelvluchtuijgen:

- 1) de afgifte, verlenging en hernieuwde afgifte van typebevoegdverklaringen voor:

i) meerpiloot-gecertificeerde vleugelvluchtuijgen;

ii) éénpiloot-gecertificeerde complexe vleugelvluchtuijgen met groot prestatievermogen, wanneer de kandidaat bevoegdheden wil verwerven voor meerpilootbediening;

- 2) MCC;

- 3) de MPL-cursus tijdens de elementaire fase, voortgezette fase en fase voor gevorderden, op voorwaarde dat voor de elementaire fase hij 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-opleiding, wanneer de TRI bevoegd is om instructie te geven voor meerpiloot-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-opleidingscursus is afgerond.

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 vliegstructuur 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) met goed gevolg de bekwaamheidsproef hebben afgelegd voor de afgifte van de typebevoegdverklaring voor het specifieke luchtvaartuigtype in een FFS die representatief is voor het betreffende type, binnen de twaalf maanden voorafgaand aan de aanvraag; en
- c) daarnaast, voor een SFI(A) voor meerpiloot-gecertificeerd vleugelvliegtuig of SFI(PL):
- 1) ten minste 1 500 uren hebben gevlogen als bestuurder op meerpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen of powered-lift luchtvaartuigen naargelang het geval;
 - 2) als bestuurder of observator binnen de twaalf maanden voorafgaand aan de aanvraag, ten minste het volgende hebben uitgevoerd:
 - i) 3 routesectoren in de cockpit van het betreffende luchtvaartuigtype; of
 - ii) 2 LOFT-gebaseerde vluchtsimulatorsessies uitgevoerd door gekwalificeerd vliegpersoneel in de cockpit van het betreffende type. Deze vluchtsimulatorsessies moeten 2 vluchten bevatten van elk ten minste 2 uur tussen 2 verschillende luchtvaartterreinen, en de bijbehorende planning voor de vlucht en de briefing;
- d) daarnaast, voor een SFI(A) voor éénpiloot-gecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen:
- 1) ten minste 500 uren hebben gevlogen als PIC op éénpiloot-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 hebben gevlogen in de cockpit van het van toepassing zijnde type, binnen de twaalf maanden voorafgaand aan de aanvraag; en
 - 2) in het geval van meerpiloot-gecertificeerde helikopters, ten minste 1 000 vlieguren ervaring hebben als bestuurder van een helikopter, waaronder ten minste 350 uur als bestuurder in meerpiloot-gecertificeerde helikopters;
 - 3) in het geval van éénpiloot-gecertificeerde meermotorige helikopters, 500 uur als bestuurder van helikopters hebben gevlogen, waaronder 100 uur als PIC op éénpiloot-gecertificeerde meermotorige helikopters;
 - 4) in het geval van éénpiloot-gecertificeerde éénmotorige helikopters, 250 uur hebben gevlogen als bestuurder van helikopters.

FCL.930.SFI SFI — Opleidingscursus

- a) De opleidingscursus voor de SFI moet het volgende bevatten:
- 1) de FSTD-inhoud van de betreffende cursus typebevoegdverklaring;
 - 2) de inhoud van de TRI-opleidingscursus.

- 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 twaalf maanden voorafgaand aan de vervaldatum van het SFI-certificaat;
 - 2) herhalingstraining 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 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 twaalf maanden voor de aanvraag:
- 1) de inhoud van de SFI-opleidingscursus inzake vluchtsimulators hebben voltooid;
 - 2) voldoen aan de eisen onder a), 2) en 3).

SECTIE 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-opleidingscursus, op voorwaarde dat hij 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-opleiding werd afgelegd.

De bevoegdheden kunnen worden uitgebreid naar andere FSTD's die representatief zijn voor andere types van luchtvaartuigen wanneer de houder de praktische opleiding 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: 1 500 uur vliegervaring als bestuurder tijdens meerpilootbediening;
 - 2) in het geval van helikopters: 1 000 uur vliegervaring als bestuurder in meerpilootbediening, waarvan ten minste 350 uur in meerpiloot-gecertificeerde helikopters.

FCL.930.MCCI MCCI — Opleidingscursus

- a) De opleidingscursus voor de MCCI moet ten minste het volgende bevatten:
- 1) 25 uur instructietechniek;
 - 2) technische opleiding 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 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, punt a), 3), voor het betreffende type van FNPT II/III, FTD 2/3 of FFS, gedurende de laatste twaalf 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, punt a), 2) en 3), voor het betreffende type FNPT II/III MCC, FTD 2/3 of FFS.

SECTIE 9

Specifieke eisen voor de instructeur vluchtsimulator voor éénpiloot-gecertificeerde vliegtuigen — STI**FCL.905.STI STI — Bevoegdheden en voorwaarden**

- a) De bevoegdheden van een STI zijn het uitvoeren van instructie op een vluchtsimulator 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 éénpiloot-gecertificeerde luchtvaartuigen, behalve voor complexe éénpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen.
- b) Extra bevoegdheden voor de STI(A). De bevoegdheden van een STI(A) bevatten het uitvoeren van instructie op vluchtsimulators tijdens de basis vliegvaardigheidsopleiding van de geïntegreerde MPL-opleidingscursus.

FCL.910.STI STI — Beperkte bevoegdheden

De bevoegdheden van een STI zijn beperkt tot de FNPT II/III, FTD 2/3 of FFS waarin de STI-opleiding is heeft plaatsgevonden.

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 voltooid 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 twaalf maanden voorafgaand aan de aanvraag;
- c) tijdens een cursus voor typebevoegdverklaring ten minste één FSTD-sessie heeft voltooid betrekking hebbend op de werkzaamheden van een STI met een minimumduur van 3 uur in het betreffende luchtvaartuigtype, onder toezicht van een examiner 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 twaalf maanden voorafgaand aan de aanvraag.

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

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

FCL.930.STI STI — Opleidingscursus

- a) De opleidingscursus 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 twaalf maanden van de geldigheidsperiode van het STI-certificaat:

- 1) ten minste 3 uur vlieg instructie hebben gegeven 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 overeenkomstig aanhangsel 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 overeenkomstig aanhangsel 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 geven 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).

SECTIE 10

Instructeur bevoegdverklaring voor het vliegen in bergachtige gebieden — MI

FCL.905.MI MI — Bevoegdheden en voorwaarden

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

FCL.915.MI MI — Toelatingseisen

Een kandidaat voor een MI-certificaat moet:

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

FCL.930.MI MI — Opleidingscursus

- a) De opleidingscursus voor de MI moet de beoordeling bevatten van de vakbekwaamheid van de kandidaat overeenkomstig 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, teneinde hun ervaring en bekwaamheid te beoordelen om de opleidingscursus te geven.

FCL.940.MI Geldigheid van het MI-certificaat

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

SECTIE 11

Specifieke eisen voor de instructeur testvluchten — FTI**FCL.905.TRI FTI — Bevoegdheden en voorwaarden**

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

FCL.915.FTI FTI — Toelatingseisen

Een kandidaat voor een FTI-certificaat moet:

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

FCL.930.FTI FTI — Opleidingscursus

- a) De opleidingscursus voor de FTI moet ten minste het volgende bevatten:
 - 1) 25 uur instructietechniek;
 - 2) 10 uur technische opleiding, met inbegrip van herhaling van technische kennis, het voorbereiden van leerplannen en het ontwikkelen van vaardigheden voor instructie in een klaslokaal/vluchtsimulator;
 - 3) 5 uur praktische vlieg instructie onder toezicht van een FTI die is gekwalificeerd conform FCL.905.FTI, punt 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 als instructeur, zijn volledig vrijgesteld 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 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 testvluchten, waarvan ten minste 15 uur binnen de 12 maanden voorafgaand aan de vervaldatum van het FTI-certificaat; en
 - ii) 5 uur vlieg instructie voor testvluchten binnen de twaalf 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 praktijk-element van vlieg instructie van de FTI-opleidingscursus, in overeenstemming met FCL.930.FTI, punt a), 3), en ten minste 1 instructievlucht bevatten onder toezicht van een FTI die is gekwalificeerd conform FCL.905.FTI, punt b).
- b) Hernieuwde afgifte. Als het FTI-certificaat is verlopen, moet de kandidaat een herhalingsopleiding volgen als FTI aan een ATO. De herhalingsopleiding moet ten minste voldoen aan de eisen onder FCL.930.FTI, punt a), 3).

SUBDEEL K

EXAMINATOREN

SECTIE 1

Algemene 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) Bijzondere voorwaarden:
- 1) In het geval van de introductie van nieuwe luchtvaartuigen in de lidstaten of de vloot van een exploitant, wanneer naleving van de eisen dit subdeel onmogelijk is, mag de bevoegde autoriteit 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 één jaar.
 - 2) Houders van een certificaat dat is afgegeven in overeenstemming met punt 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.
- c) Examen buiten het grondgebied van de lidstaten
- 1) Onverminderd punt a) mag de bevoegde autoriteit van de lidstaat, in het geval van het afnemen van vaardigheidstests en bekwaamheidsproeven aan een ATO buiten het grondgebied van de lidstaten, een certificaat van examiner uitreiken aan een kandidaat die houder is van een bevoegdheidsbewijs uitgereikt door een derde land in overeenstemming met ICAO bijlage 1, op voorwaarde dat de kandidaat:
 - i) houder is van een bewijs van bevoegdheid, bevoegdverklaring of certificaat dat minstens gelijkwaardig is aan dat waarvoor hij gemachtigd is om vaardigheidstest, bekwaamheidsproeven of beoordelingen af te nemen, en in elk geval ten minste een CPL;
 - ii) voldoet aan de eisen vastgesteld in dit subdeel ten behoeve van de afgifte van het relevante certificaat voor examinatoren; en
 - iii) aan de bevoegde autoriteit aantoont dat hij over adequate kennis beschikt van de Europese regels inzake luchtvaartveiligheid om de bevoegdheden van examiner te kunnen uitoefenen in overeenstemming met onderhavig deel.
 - 2) Het in punt 1) vermelde certificaat is beperkt tot het uitvoeren van vaardigheidstests en bekwaamheidstests:
 - i) buiten het grondgebied van de lidstaten; en
 - ii) van kandidaten die voldoende kennis hebben van de taal waarin de test/wordt afgenomen.

FCL.1005 Beperking van bevoegdheden in het geval van belangenverstrengeling

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 vlieg instructie hebben gegeven voor het bewijs van bevoegdheid, de bevoegdverklaring of het certificaat waarvoor de vaardigheidstest of beoordeling van vakbekwaamheid wordt afgelegd; of

- 2) wanneer ze verantwoordelijk waren voor de voordracht voor de vaardigheidstest, in overeenstemming met FCL.030, punt b);
- b) vaardigheidstests, bekwaamheidsproeven of beoordelingen van vakbekwaamheid af te nemen wanneer ze hun objectiviteit niet kunnen garanderen.

FCL.1010 Toelatingseisen voor examinatoren

Kandidaten voor een certificaat van examiner moeten aantonen dat zij:

- a) beschikken over relevante kennis, achtergrond en gepaste ervaring met betrekking tot de bevoegdheden van een examiner;
- b) geen sancties hebben gekregen, waaronder de schorsing, beperking of intrekking van één van zijn 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 examiner moeten een standaardisatiecursus volgen die wordt gegeven door de bevoegde autoriteit of door een ATO en is goedgekeurd door de bevoegde autoriteit.
- 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 bekwaamheidsproeven 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 de documentering en rapportering daarvan;
 - 3) een briefing over de nationale administratieve procedures, eisen inzake gegevensbescherming, aansprakelijkheid, ongevallenverzekering en vergoedingen.
- c) Houders van een certificaat van examiner mogen geen vaardigheidstests, bekwaamheidsproeven of beoordelingen van vakbekwaamheid afnemen van een kandidaat waarvoor de bevoegde autoriteit een andere is dan de bevoegde autoriteit die het certificaat van examiner heeft uitgereikt, tenzij:
- 1) ze de bevoegde autoriteit 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 autoriteit van de kandidaat over de elementen vermeld in punt b), 3).

FCL.1020 Beoordeling van vakbekwaamheid van examinatoren

Kandidaten voor een certificaat van examiner moeten hun vakbekwaamheid aantonen ten overstaan van een inspecteur van de bevoegde autoriteit of een senior examiner die hiertoe speciaal is gemachtigd door de bevoegde autoriteit die verantwoordelijk is voor het certificaat van examiner door middel van het uitvoeren van een vaardigheidstest, bekwaamheidsproef of beoordeling van vakbekwaamheid in de rol van examiner 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 nabeschuiving van de vlucht en het registreren van documentatie.

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

- a) Geldigheid. Een certificaat van examiner is 3 jaar geldig.
- b) Verlenging. Een certificaat van examiner 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 autoriteit of een ATO en erkend door de bevoegde autoriteit.

- 3) Eén van de vaardigheidstests of bekwaamheidsproeven die werd uitgevoerd gedurende het laatste jaar van de geldigheidsperiode volgens punt 1), moet zijn beoordeeld door een inspecteur van de bevoegde autoriteit of door een senior examiner die hiertoe speciaal is gemachtigd door de bevoegde autoriteit die verantwoordelijk is voor het certificaat van examiner.
- 4) Indien de kandidaat voor een verlenging bevoegdheden heeft voor meer dan één categorie van examinercertificaten, kan een gecombineerde verlenging van alle bevoegdheden als examiner worden verkregen wanneer de kandidaat voldoet aan de eisen onder b), 1) en 2) en FCL.1020 voor één van de categorieën van examinercertificaten, in samenspraak met de bevoegde autoriteit.
- 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 examiner wordt slechts verlengd of hernieuwd afgegeven als de kandidaat heeft aangetoond dat hij de eisen onder FCL.1010 en FCL.1030 permanent naleeft.

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

- a) Tijdens het uitvoeren van vaardigheidstests, bekwaamheidsproeven en beoordelingen van bekwaamheid moet de examiner:
 - 1) ervoor zorgen dat de communicatie met de kandidaat kan verlopen zonder taalbarrières;
 - 2) controleren of de kandidaat voldoet aan alle in dit deel vastgestelde eisen inzake kwalificatie, opleiding en ervaring 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 zijn opleiding en ervaring als piloot.
- b) Na het voltooien van de vaardigheidstest of bekwaamheidsproef moet de examiner:
 - 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 ervan op de hoogte stellen dat hij de bevoegdheden van de bevoegdverklaring niet mag uitoefenen tot hij volledig is geslaagd. De examiner licht mogelijke verdere opleidingseisen en het recht van de kandidaat om in bezwaar te gaan 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 bevoegdheid 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 autoriteit die verantwoordelijk is voor het bewijs van bevoegdheid van de kandidaat;
 - 3) de kandidaat een getekend verslag overhandigen van de vaardigheidstest of bekwaamheidsproef en onverwijld kopieën van het verslag indienen bij de bevoegde autoriteit die verantwoordelijk is voor het bevoegdheidsbewijs van de kandidaat, en bij de bevoegde autoriteit die het certificaat van examiner heeft afgegeven. Het verslag moet het volgende bevatten:
 - i) een verklaring dat de examiner informatie heeft ontvangen van de kandidaat met betrekking tot zijn 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 autoriteit die verantwoordelijk is voor het certificaat van examiner of de bevoegde autoriteit die verantwoordelijk is voor het bevoegdheidsbewijs van de kandidaat, moet de examiner alle gegevens, rapporten en mogelijke andere informatie indienen die vereist is met het oog op toezichtsactiviteiten.

SECTIE 2

Specifieke eisen voor de vliegexaminateurs — FE**FCL.1005.FE FE — Bevoegdheden en voorwaarden**

- a) FE(A). Een FE voor vleugelvliegtuigen is bevoegd tot het afnemen van:
- 1) vaardigheidstests voor de afgifte van de PPL(A) en vaardigheidstests en bekwaamheidsproeven voor de bijbehorende klasse- en typebevoegdverklaringen voor éénpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen, behalve voor éénpiloot-gecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen, op voorwaarde dat de examinerator niet minder dan 1 000 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 één piloot gecertificeerde vliegtuigen behalve voor éénpiloot-gecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen, op voorwaarde dat de examinerator ten minste 2 000 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 examinerator ten minste 500 vlieguren heeft als bestuurder van vleugelvliegtuigen of TMG's, waarvan ten minste 100 uur vlieg instructie;
 - 4) vaardigheidstests en bekwaamheidsproeven voor een bevoegdverklaring voor het vliegen in bergachtige gebieden op voorwaarde dat de examinerator ten minste 500 vlieguren heeft als bestuurder van vleugelvliegtuigen of TMG's, waarvan ten minste 500 starts en landingen als vlieg instructie voor de bevoegdverklaring voor het vliegen in 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 éénpiloot-gecertificeerde éénmotorige helikopters aangetekend op een PPL(H), op voorwaarde dat de examinerator ten minste 1 000 vlieguren heeft 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 éénpiloot-gecertificeerde éénmotorige helikopters aangetekend op een CPL(H), op voorwaarde dat de examinerator ten minste 2 000 vlieguren heeft als bestuurder op helikopters, waarvan ten minste 250 uur vlieg instructie;
 - 3) vaardigheidstests en bekwaamheidsproeven voor typebevoegdverklaringen voor éénpiloot-gecertificeerde meermotorige helikoptersaangetekend op een PPL(H) of een CPL(H), op voorwaarde dat de examinerator 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 examinerator ten minste 500 vlieguren heeft 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 examinerator 500 vlieguren heeft 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 examinerator 300 vlieguren heeft 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 examinerator 300 vlieguren heeft als bestuurder van zweefvliegtuigen of gemotoriseerde zweefvliegtuigen, waarvan ten minste 90 uur vlieg instructie;
 - 3) vaardigheidstests voor de uitbreiding van de SPL- of LAPL(S)-bevoegdheden naar TMG op voorwaarde dat de examinerator 300 vlieguren heeft als bestuurder van zweefvliegtuigen of gemotoriseerde zweefvliegtuigen, waarvan ten minste 50 uur vlieg instructie 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 vlieguren heeft als bestuurder op luchtballonnen, waarvan ten minste 50 uur vliegstructuur;
 - 2) bekwaamheidsproeven voor de uitbreiding van de BPL-bevoegdheden naar commerciële vluchtuitvoeringen op voorwaarde dat de examiner 300 vlieguren heeft als bestuurder van luchtballonnen, waarvan ten minste 50 uur in dezelfde groep luchtballonnen waarvoor de uitbreiding wordt aangevraagd. De 300 vlieguren moeten 50 uur vliegstructuur bevatten.

FCL.1010.FE FE — Toelatingseisen

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

een FI-certificaat, in de toepasselijke luchtvaartuigcategorie.

SECTIE 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 luchtvaartuigcategorie, 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 examiner 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 meerpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen of powered-lift luchtvaartuigen 1 500 uren hebben gevlogen als bestuurder van meerpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen of powered-lift luchtvaartuigen, naargelang het geval, waarvan ten minste 500 uur als PIC;
 - 2) in het geval van éénpiloot-gecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen, 500 uren hebben gevlogen als bestuurder van éénpiloot-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 vliegstructuur hebben gegeven 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 éénpilot-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 gegeven als een TRI, FI of SFI in het betreffende type of een FSTD die representatief is voor dat type;
 - 3) in het geval van meerpilot-gecertificeerde helikopters, houder zijn van een CPL(H) of ATPL(H) en 1 500 uren hebben gevlogen als bestuurder van meerpilot-gecertificeerde helikopters, waarvan ten minste 500 uur als PIC;
 - 4) in het geval van éénpilot-gecertificeerde meermotorige helikopters:
 - i) ten minste 1 000 uren hebben gevlogen 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 éénpilot-gecertificeerde éénmotorige helikopters:
 - i) ten minste 750 uren hebben gevlogen 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 éénpilot-gecertificeerde meermotorige helikopters naar meerpilot-gecertificeerde meermotorige helikopters voor hetzelfde type helikopter, moet de houder ten minste 100 uur meerpilotbediening hebben volbracht op dit type.
 - 7) In het geval van kandidaten voor het eerste TRE-certificaat voor meerpilot-gecertificeerde meermotorige helikopters, mogen de 1 500 uur vliegervaring op meerpilot-gecertificeerde helikopters vereist in punt b), 3) worden beschouwd als zijnde voldaan als de kandidaat de 500 uur vliegtijd als PIC op een meerpilot-gecertificeerde helikopter van hetzelfde type heeft gevlogen.

SECTIE 4

Specifieke eisen voor een examiner voor klasseaantekening — CRE

FCL.1005.CRE CRE — Bevoegdheden

De bevoegdheden van een CRE bestaan uit het afnemen, voor éénpilot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen, behalve voor éénpilot-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, punt 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 éénpilotbevoegdheden en houder zijn van een PPL(A);
- b) houder zijn van een CRI-certificaat voor de betreffende klasse of het betreffende type;
- c) 500 uren hebben gevlogen als bestuurder van vleugelvliegtuigen.

SECTIE 5

Specifieke eisen voor de examiner instrumentvliegen — IRE**FCL.1005.IRE IRE — Bevoegdheden**

De houder van een IRE-certificaat is bevoegd tot het afnemen 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 afgerond:
- 1) 2 000 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 afgerond:
- 1) 2 000 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 afgerond:
- 1) 500 vlieguren als bestuurder van luchtschepen; en
 - 2) 100 uur instrumentvliegtijd in luchtschepen, waarvan 50 uur als instructeur.

SECTIE 6

Specifieke eisen voor de examiner vluchtsimulator — 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 meerpiloot-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 examiner 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 examiner ten minste 3 jaar als SFE actief is geweest.
- 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, punt 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 examiner ten minste 3 jaar als SFE heeft actief is geweest.

FCL.1010.SFE SFE — Toelatingseisen

- a) SFE(A). Kandidaten voor een SFE-certificaat voor vleugelvliegtuigen moeten:
- 1) houder zijn of geweest zijn van een ATPL(A), een klasse- of typebevoegdverklaring en een SFI(A)-certificaat voor het betreffende type vleugelvliegtuig;
 - 2) ten minste 1 500 uren hebben gevlogen als bestuurder van meerpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen;
 - 3) voor de eerste afgifte van een SFE-certificaat, ten minste 50 uur instructie in een vluchtsimulator hebben gegeven 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 1 000 uren hebben gevlogen als bestuurder van meerpiloot-gecertificeerde helikopters;
 - 3) voor de eerste afgifte van een SFE-certificaat, ten minste 50 uur instructie in een vluchtsimulator hebben gegeven als een SFI(H) op het betreffende type.

SECTIE 7

Specifieke eisen voor de examiner vlieginstrucentur — 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 FI(A), CRI(A), IRI(A) en TRI(A) op éénpiloot-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 FI(H), IRI(H) en TRI(H) op éénpiloot-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,
- in het geval van kandidaten die bekwaamheidsbeoordeling willen uitvoeren:
- 1) houder zijn van het betreffende certificaat van instructeur, naargelang het geval;
 - 2) 2 000 uren hebben gevlogen als bestuurder van vleugelvliegtuigen of TMG's; en
 - 3) ten minste 100 uren hebben gevlogen als instructeur van kandidaten voor een certificaat van instructeur.
- b) FIE(H). Kandidaten voor een FIE-certificaat voor helikopters moeten:
- 1) houder zijn van het betreffende certificaat als instructeur, naargelang het geval;
 - 2) 2 000 uren hebben gevlogen als bestuurder van helikopters;
 - 3) ten minste 100 uren hebben gevlogen als instructeur van kandidaten voor een certificaat als instructeur.

- c) FIE(As). Kandidaten voor een FIE-certificaat voor luchtschepen moeten:
- 1) 500 uren hebben gevlogen als bestuurder van luchtschepen;
 - 2) ten minste 20 uren hebben gevlogen 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 als instructeur;
 - 2) 500 uren hebben gevlogen als bestuurder van zweefvliegtuigen of gemotoriseerde zweefvliegtuigen;
 - 3) het onderstaande hebben afgerond:
 - i) voor kandidaten die beoordelingen van vakbekwaamheid willen uitvoeren in TMG's, 10 uur of 30 starts als instructeur van kandidaten voor een certificaat als instructeur in TMG's;
 - ii) in alle andere gevallen, 10 uur of 30 starts als instructeur van kandidaten voor een certificaat als instructeur.
- e) FIE(B). Kandidaten voor een FIE-certificaat voor luchtballonnen moeten:
- 1) houder zijn van het betreffende certificaat als instructeur;
 - 2) 350 uren hebben gevlogen als bestuurder van luchtballonnen;
 - 3) 10 uur instructie hebben gegeven aan kandidaten voor een certificaat als instructeur.
-

*Aanhangsel 1***Vrijstelling van theoretische kennis****A. VRIJSTELLING VAN 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 theoretische kennis van de algemene onderwerpen vastgelegd in FCL.120, punt 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 theoretische kennis volgen en slagen voor het theoretische 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 theoretische onderwijs 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 met betrekking tot de geïdentificeerde verschillen tussen de CPL-syllabi voor de verschillende luchtvaartuigcategorieën.
- 2.2. De kandidaat moet slagen voor theoretische 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 theoretische examens voor een IR in dezelfde categorie van luchtvaartuigen wordt vrijgesteld van de theoretische vereisten 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 met betrekking tot 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: vliegtuigconstructie 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.

Schaal voor de beoordeling van de taalvaardigheidniveaus — 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.	Constance 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.
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.	Constance 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 verstaanbaarheid in het gedrang.	De spreker maakt creatief gebruik van eenvoudige grammaticale structuren en zinspatronen. Hij beheerst deze over het algemeen goed. Hij maakt nog fouten, met name in ongewone of onverwachte omstandigheden, maar de betekenis heeft zelden te lijden onder deze fouten.	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. Wanneer de spreker in onbekende of onverwachte omstandigheden niet over de nodige woordenschat beschikt, maakt hij vaak succesvol gebruik van parafrases.	De spreker produceert taaluitingen in een passend tempo. De overgangen van ingestuurde 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.	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 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 verduidelijgingsstrategieën nodig.	De spreker reageert veelal onmiddellijk, gepast en informatief. Hij kan gesprekken aanknopen en deze op gang houden, zelfs als 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 aanhangsel 2 werd overgedragen naar AMC, zie ook de toelichting.

Aanhangsel 3

Opleidingscursus voor de afgifte van een CPL en een ATPL

1. In dit aanhangsel worden de eisen beschreven voor de verschillende types opleidingscursussen voor de afgifte van een CPL en een ATPL, met en zonder een IR.
2. Een kandidaat die wil overstappen naar een andere ATO tijdens een opleidingscursus moet een aanvraag indienen bij de bevoegde autoriteit voor een formele beoordeling van de resterende uren opleiding die nog nodig zijn.

A. Geïntegreerde opleiding voor ATP — Vleugelvliegtuigen

ALGEMEEN

1. Doel van de geïntegreerde opleiding voor ATP(A) is het opleiden van piloten tot het vaardigheidsniveau dat noodzakelijk is om hen in staat te stellen als tweede bestuurder op meerpiloot-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 opleidingscursus afronden, zoals opgezet door een ATO.
3. Een kandidaat kan tot de opleiding worden toegelaten ofwel als beginner ab-initio, ofwel als houder van een PPL(A) of PPL(H) afgegeven in overeenstemming met bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago. 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 dubbelbestuurs-onderricht.
4. De cursus moet het volgende omvatten:
 - a) theorieonderwijs op het kennisniveau van ATPL(A);
 - b) opleiding in visueel- en instrumentvliegen; en
 - c) MCC-opleiding voor vluchtuitvoeringen in meerpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen.
5. Een kandidaat die nalaat of er niet in slaagt de gehele ATP(A)-opleiding af te ronden mag bij de bevoegde autoriteit 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 afronden:
 - a) 95 uur dubbelbestuurs-onderricht waarvan maximaal 55 uur simulatortijd mag zijn;
 - b) 70 uur als PIC, inclusief VFR-vliegen en instrumentvliegtijd als leerling-piloot 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 gevlogen waarvan 3 uur dubbelbestuurs-onderricht, 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 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, krijgt voor de vereiste instrumentinstructietijd een vrijstelling 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 in overeenstemming met bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago; en
- ten minste de volgende uren theorieonderwijs volgen:
- 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 afgerond 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 piloten tot het vaardigheidsniveau dat noodzakelijk is om binnen het commercieel vervoer door de lucht éénpiloot-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 opleiding volbrengen, zoals opgezet door een ATO.
3. Een kandidaat kan tot de opleiding worden toegelaten ofwel als beginner ab-initio, ofwel als houder van een PPL(A) of PPL(H) afgegeven in overeenstemming met bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago. 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 heeft 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) opleiding 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 autoriteit het theorie-examen en de vaardigheidstest aanvragen voor een lagerbewijs 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.

VLEGOPLEIDING

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 gevlogen 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, krijgt voor de vereiste instrumentinstructietijd een vrijstelling 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

9. Na afronding 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 piloten 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 opleiding volbrengen, zoals opgezet door een ATO.
3. Een kandidaat kan tot de opleiding worden toegelaten ofwel als beginner ab-initio, ofwel als houder van een PPL(A) of PPL(H) afgegeven in overeenstemming met bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago. 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) opleiding in visueel- en instrumentvliegen.

5. Een kandidaat die nalaat of er niet in slaagt de gehele CPL(A)-opleiding af te ronden mag bij de bevoegde autoriteit 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).

VLIEGOOPLEIDING

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 afronden:

- 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 gevlogen 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, krijgt voor de vereiste instrumentinstructietijd een vrijstelling 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 in overeenstemming met bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago.
3. Vóór aanvang van de vliegopleiding moet de kandidaat:
 - a) 150 uur hebben gevlogen;
 - 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 opleiding 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) opleiding 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).

VLEIROPLEIDING

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) worden volledig 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, krijgt voor de vereiste instrumentinstructietijd een vrijstelling tot hoogstens 10 uur.
10. a) Kandidaten met een geldige IR moeten ten minste 15 uur dubbelbesturingsonderricht onder visuele omstandigheden ontvangen.

b) Kandidaten zonder een kwalificatie voor nachtvluchten in een vleugelvliegtuig moeten aanvullend ten minste 5 uur nachtvluchtinstructie 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 vlieg-instructie 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 afgerond, 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 luchtvaartterrein van vertrek, wordt geland tot stilstand;
 - b) 5 uur vliegtijd moet 's nachts worden gevlogen 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, FNPT II of FFS. Een kandidaat die houder is van een opleidingsgetuigschrift voor de module elementair instrumentvliegen, krijgt voor de vereiste instrumentinstructietijd een vrijstelling 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; of
 - iv) 30 uur in luchtschepen, indien de kandidaat houder is van een PPL(As); of
 - v) 60 uur in luchtschepen, indien de kandidaat houder is van een CPL(As).

VAARDIGHEIDSTEST

13. Na afronding 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 piloten tot het vaardigheidsniveau dat noodzakelijk is om hen in staat te stellen als tweede bestuurder op meerpiloot-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 opleidingscursus afronden, zoals opgezet door een ATO.
3. Een kandidaat kan tot de opleiding worden toegelaten ofwel als beginner ab-initio, ofwel als een houder van een PPL(H) afgegeven in overeenstemming met bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago. In het geval van een beginnende leerling met PPL(H) wordt 50 % van de relevante ervaring 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) opleiding in visueel- en instrumentvliegen; en
 - c) MCC-opleiding voor vluchtuitvoeringen in meerpiloot-gecertificeerde helikopters.
5. Een kandidaat die nalaat of er niet in slaagt de gehele ATP(H)/IR-opleiding af te ronden, mag bij de bevoegde autoriteit 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.

VLEIGOPLEIDING

9. De vliegopleiding moet bestaan uit een totaal van ten minste 195 uur, waarin alle voortgangstests moeten zijn opgenomen. Binnen het totaal van 195 uur moeten kandidaten ten minste het volgende afronden:
 - a) 140 uur dubbelbesturingsonderricht, waarvan:
 - 1) 75 uur visuele instructie, die 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, die 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 vliegopleiding wordt gebruikt van een ander type is dan de helikopter FFS gebruikt voor de visuele opleiding, wordt de maximale vrijstelling 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 gevlogen, met inbegrip van 3 uur dubbelbesturings-onderricht, 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-opleiding, waarvan ten minste 10 uur in een meermotorige IFR-gecertificeerde helikopter.

VAARDIGHEIDSTESTS

10. Na afronding 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-opleiding.

G. Geïntegreerde cursus voor ATP — Helikopters

ALGEMEEN

1. Doel van de geïntegreerde opleiding voor ATP(H) is het trainen van piloten tot het vaardigheidsniveau dat noodzakelijk is om hen in staat te stellen als tweede bestuurder op meerpiloot-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 opleiding afronden, zoals opgezet door een ATO.
3. Een kandidaat kan tot de opleiding worden toegelaten ofwel als beginner ab-initio, ofwel als een houder van een PPL(H) afgegeven in overeenstemming met bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago. In het geval van een beginnende leerling met PPL(H) wordt 50 % van de relevante ervaring 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 nachtvluchten met een helikopter werd behaald.
4. De cursus moet het volgende omvatten:
 - a) theorieonderwijs op het kennisniveau van ATPL(H);
 - b) opleiding in visueel en elementair instrumentvliegen; en
 - c) MCC-opleiding voor vluchtuitvoeringen in meerpiloot-gecertificeerde helikopters.
5. Een kandidaat die nalaat of er niet in slaagt de gehele ATP(H)-opleiding te volbrengen, mag bij de bevoegde autoriteit 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 vliegopleiding wordt gebruikt van een ander type is dan de helikopter FFS gebruikt voor de visuele opleiding, wordt de maximale vrijstelling 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 gevlogen, 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 afronding 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 afronden in een modulaire cursus moeten ten minste houder zijn van een PPL(H) en ten minste de volgende uren instructie afronden binnen een periode van 18 maanden:

- a) voor kandidaten die houder zijn van een PPL(A) afgegeven in overeenstemming met bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago: 550 uur;
- b) voor kandidaten die houder zijn van een CPL(H): 300 uur.

2. Kandidaten voor een ATPL(H)/IR die hun theorieonderwijs afronden 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 opleiden van piloten tot het vaardigheidsniveau dat noodzakelijk is om éénpiloot-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 opleiding afronden, zoals opgezet door een ATO.
3. Een kandidaat kan tot de opleiding worden toegelaten ofwel als beginner ab-initio, ofwel als een houder van een PPL(H) afgegeven in overeenstemming met bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago. In het geval van een beginnende leerling die houder is van een PPL(H) wordt 50 % van de relevante ervaring 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) opleiding 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 autoriteit 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 vliegopleiding wordt gebruikt van een ander type is dan de FFS gebruikt voor de visuele opleiding, wordt de maximale vrijstelling 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 gevlogen, met inbegrip van 3 uur dubbelbesturings-onderricht, 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-opleiding, waarvan ten minste 10 uur in een meermotorige IFR-gecertificeerde helikopter.

VAARDIGHEIDSTEST

9. Na afronding 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 opleiden van piloten 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 opleiding afronden, zoals opgezet door een ATO.
3. Een kandidaat kan tot de opleiding worden toegelaten ofwel als beginner ab-initio, ofwel als een houder van een PPL(H) afgegeven in overeenstemming met bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago. In het geval van een beginnende leerling die houder is van een PPL(H) wordt 50 % van de relevante ervaring 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) opleiding 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 autoriteit 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 afronden:
- a) 85 uur dubbelbesturingsonderricht, waarvan:
 - i) maximaal 75 uur visuele instructie mag zijn, en 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) 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 vliegopleiding wordt gebruikt van een ander type is dan de FFS gebruikt voor de visuele opleiding, wordt de maximale vrijstelling 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 gevlogen, met inbegrip van 3 uur dubbelbesturings-onderricht, 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 afronding 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) op te leiden 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 in overeenstemming met bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago.
3. Vóór aanvang van de vliegopleiding moet de kandidaat:
 - a) 155 uren hebben gevlogen 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 opleiding 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) opleiding 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) worden volledig 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 uren hebben gevlogen, 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 afronding 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 opleiden van piloten 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 opleiding afronden, zoals opgezet door een ATO.
3. Een kandidaat kan tot de opleiding worden toegelaten ofwel als beginner ab-initio, ofwel als een houder van een PPL(As), PPL(A) of PPL(H) afgegeven in overeenstemming met bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago. In het geval van een beginnende leerling die houder is van een PPL(As), PPL(A) of PPL(H) wordt relevante ervaring 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) opleiding in visueel- en instrumentvliegen.

5. Een kandidaat die nalaat of er niet in slaagt de gehele CPL/IR(As)-opleiding te af te ronden, mag bij de bevoegde autoriteit 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 vliegopleiding wordt gebruikt van een ander type is dan de FFS gebruikt voor de visuele opleiding, wordt de maximale vrijstelling 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 gevlogen 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-opleiding, waarvan ten minste 10 uur in een meermotorig IFR-gecertificeerd luchtschip.

VAARDIGHEIDSTEST

9. Na afronding 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 opleiden van piloten 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 opleiding afronden, zoals opgezet door een ATO.

3. Een kandidaat kan tot de opleiding worden toegelaten ofwel als beginner ab-initio, ofwel als een houder van een PPL(As), PPL(A) of PPL(H) afgegeven in overeenstemming met bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago. In het geval van een beginnende leerling die houder is van een PPL(As), PPL(A) of PPL(H) wordt relevante ervaring 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
 - b) opleiding in visueel- en instrumentvliegen.
5. Een kandidaat die nalaat of er niet in slaagt de gehele CPL(As)-opleiding af te ronden, mag bij de bevoegde autoriteit 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 gevlogen, 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) op te leiden 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 in overeenstemming met bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago;
 - b) 200 uren hebben gevlogen 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 opleiding 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) opleiding 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:

10 uur visuele instructie, waarvan 5 uur mag worden afgelegd in een luchtschip FFS of FTD 2/3 of FNPT II, III; en

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) worden volledig 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 nachtvluchten in een luchtschip moeten ten minste 5 uur aanvullende 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 uren hebben gevlogen 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 afronding van de betreffende vliegopleiding en relevante ervaring moet de kandidaat de vaardigheidstest voor CPL(As) afleggen.

Aanhangsel 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, zakt hij voor de volledige sectie. Wanneer een kandidaat zakt voor meer dan één sectie moet hij de volledige test opnieuw afleggen. Een kandidaat die slechts voor één sectie zakt, moet enkel de betreffende sectie opnieuw afleggen. Wanneer hij zakt voor een sectie van de herkansingstest, daarbij inbegrepen die secties waarvoor hij bij een eerdere poging was geslaagd, moet hij de gehele test opnieuw afleggen. Alle toepasselijke delen van de vaardigheidstest moeten binnen de zes maanden zijn afgerond. Kandidaten die niet slagen voor alle toepasselijke secties van de test na twee pogingen, moeten verdere opleiding volgen.
3. Als gevolg van elke vaardigheidstest waarvoor men is gezakt, kan verdere opleiding 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 opnieuw afleggen. Wanneer de test wordt beëindigd om redenen die de FE gegrond acht, moeten slechts de niet voltooide secties in een latere vlucht worden getoetst.
5. Naar goedgevoelen 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 wordt 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 worden door de kandidaat berekend conform het exploitatiehandboek of vlieghandboek voor het gebruikte luchtvaartuig.
8. De FE mag geen aandeel hebben in de bediening 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 opleidingsvliegtuigen 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 wordt door de FE gekozen en de bestemming moet een gecontroleerd luchtvaartterrein zijn. De kandidaat is verantwoordelijk voor de vluchtplanning en draagt er zorg voor 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 op geen enkel moment ernstige twijfels rijzen over de succesvolle afloop van een procedure of manoeuvre.

TOEGESTANE AFWIJINGEN BIJ DE VLIEGTEST

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

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. Items van sectie 2, onder 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 onjuiste beoordeling 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 — naleving, 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 bij 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 — naleving, R/T-procedures

SECTIE 3 — PROCEDURES „EN ROUTE”	
a	Besturing van het vliegtuig met behulp van visuele referenties buiten het vliegtuig, waaronder begrepen kruisvluchtconfiguratie Afstands-/enduranceoverwegingen
b	Oriëntatie, kaartlezen
c	Hoogte, snelheid, koers, uitkijken
d	Hoogtemeterinstelling. Contact met ATC — naleving, R/T-procedures
e	Monitoring van vluchtvoortgang, vluchtlogboek, 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 uitwijkvluchthaven (vliegen op zicht)
SECTIE 4 — PROCEDURES BIJ NADERING EN LANDING	
a	Aankomstprocedures, hoogtemeterinstelling, controles, uitkijken
b	Contact met ATC — naleving, 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 — naleving, R/T-procedures
e	Mondeling gestelde vragen
SECTIE 6 — GESIMULEERDE ASYMMETRISCHE VLUCHT EN RELEVANTE ITEMS VOOR EEN KLASSE OF 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, bestuurderschap
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 onder 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 opleidingshelikopters.
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 op geen enkele moment ernstige twijfel bestaat over de succesvolle afloop van een procedure of manoeuvre.

TOEGESTANE AFWIJKINGEN BIJ DE VLIEGTEST

4. De onderstaande limieten zijn van toepassing, met een marge voor turbulente weersomstandigheden en de kenmerken voor het vlieggedrag 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 ± 10°

Koers:

normale vlucht	± 10°
gesimuleerde ernstige noodsituatie	± 15°

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 van 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 onjuiste beoordelingen zijn van toepassing in alle secties.

SECTIE 1 — CONTROLES EN PROCEDURES VOOR EN NA DE VLUCHT	
a	Kennis van de helikopter, (bv. 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 vóór 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	Monitoring van vluchtvoortgang, vluchtlogboek, 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)	
<p><i>Noot 1:</i> In die gevallen waarin 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.</p>	
<p><i>Noot 2:</i> De FE moet uit de volgende oefeningen 4 items kiezen:</p>	
a	Motorstoringen, 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	<p>Andere abnormale en noodprocedures zoals geschetst in het betreffende vlieghandboek, waaronder begrepen die voor meermotorige helikopters:</p> <p>Gesimuleerde motorstoring bij de start: afgebroken start bij of vóór TDP of veilige noodlanding bij of vóór DPATO, kort na TDP of DPATO.</p> <p>Landing met gesimuleerde motorstoring: landing of doorstart volgend op motorstoring vóór LDP of DPBL, na motorstoring na LDP of veilige noodlanding na DPBL.</p>

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 opleidingsluchtschepen.
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 op geen enkel moment ernstige twijfel bestaat over de succesvolle afloop van een procedure of manoeuvre.

TOEGESTANE AFWIJINGEN BIJ DE VliegTEST

4. De onderstaande limieten zijn van toepassing, met een marge voor turbulente weersomstandigheden en de kenmerken voor het vlieggedrag 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 ± 10°

Koers:

normale vlucht	± 10°
gesimuleerde ernstige noodsituatie	± 15°

INHOUD VAN DE TEST

5. Items van 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 onjuiste beoordelingen 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	Luchtschipsinspectie en -onderhoud
c	Afmeerprocedure, manoeuvreren boven de grond en start
d	Prestatieoverwegingen en trim
e	Manoeuvres op het luchtvaarterrein en in het verkeerspatroon
f	Vertrekprocedure, hoogtemeterinstelling, vermijding van botsingen (uitkijken)
g	Contact met ATC — naleving, 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 — naleving, 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 — naleving, R/T-procedures
e	Monitoring van vluchtvoortgang, vluchtlogboek, 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 uitwijkvluchthaven (vliegen op zicht)

SECTIE 4 — PROCEDURES BIJ NADERING EN LANDING

a	Aankomstprocedures, hoogtemeterinstelling, controles, uitkijken
b	Contact met ATC — naleving, 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 — naleving, R/T-procedures
e	Mondeling gestelde vragen

SECTIE 6 — RELEVANTE ITEMS VOOR EEN KLASSE OF 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 — naleving, 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

Aanhangsel 5

Geïntegreerde opleidingscursus voor MPL

ALGEMEEN

1. Het doel van de geïntegreerde MPL-opleiding is het opleiden van piloten 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 meerpiloot-gecertificeerd meermotorig vleugelvliegtuig met turbinemotoren, geschikt voor luchtvervoer en om een MPL te verkrijgen.
2. Goedkeuring voor een MPL-opleidingscursus zal alleen worden verleend aan een ATO die deel uitmaakt van een exploitant van commercieel luchtvervoer die is gecertificeerd conform deel MS en de toepasselijke vluchtuitvoeringseisen of aan een ATO met een specifieke regeling met een dergelijke exploitant. Het bewijs van bevoegdheid zal tot die specifieke exploitant worden beperkt tot na voltooiing van de conversieopleiding van de exploitant.
3. Een kandidaat die een geïntegreerde opleiding voor MPL wenst te volgen, moet alle stadia van het onderricht binnen één aaneengesloten goedgekeurde opleiding afronden aan een ATO. De opleiding moet op vakbekwaamheid zijn gebaseerd en in een operationele meerpilootomgeving 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) opleiding in visueel- en instrumentvliegen;
 - c) MCC-opleiding voor vluchtuitvoeringen in meerpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen; en
 - d) Opleiding voor de typebevoegdverklaring.
6. Een kandidaat die nalaat of er niet in slaagt de gehele MPL-opleiding te volbrengen, mag bij de bevoegde autoriteit 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 opleidingsfasen bestrijken:
 - a) Fase 1 — Basisvliegvaardigheden
Specifieke elementaire éénpilootopleiding in een vleugelvliegtuig.
 - b) Fase 2 — Elementair
Introductie tot meerpilootbediening en instrumentvliegen.
 - c) Fase 3 — Voortgezet
Toepassing van meerpilootbediening in een meermotorig vleugelvliegtuig met turbinemotoren en groot prestatievermogen overeenkomstig deel 21.
 - d) Fase 4 — Gevorderd
Opleiding voor een typebevoegdverklaring in een omgeving die op een luchtvaartmaatschappij is gericht.

Pilootervaring tijdens werkelijke vluchten moet alle ervaringseisen omvatten van subdeel H, opleiding 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.

Opleiding 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 opleidingsonderdelen.
10. De opleidingscursus moet een continu evaluatieproces van de opleidingssyllabus omvatten alsook een continue beoordeling van de leerlingen die de syllabus volgen. Evaluatie moet garanderen dat:
 - a) de vakbekwaamheden en de daarmee samenhangende beoordeling relevant zijn voor de taak van een tweede bestuurder van een meerpiloot-gecertificeerd vleugelvliegtuig; en
 - b) de leerlingen de noodzakelijke vakbekwaamheden op een geleidelijk beter wordende en bevredigende wijze verwerven.
11. De opleidingscursus 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 wordt 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 meerpiloot-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-prestatielcriteria.

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 onjuiste beoordelingen („threat and error management”);
 - 2) bedienen 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 — Basisvliegvaardigheden

E-opleiding en door de bevoegde autoriteit 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
- betrekking heeft op psychomotoractiviteit met een juist gebruik van kracht en timing van reacties.

b) Fase 2 — Elementair

Een FNPT II MCC 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 cockpitruit 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.

Aanhangsel 6

Modulaire opleiding voor de IR**A. IR(A) — Modulaire vliegopleiding**

ALGEMEEN

1. Doel van de modulaire vliegopleiding voor een IR(A) is het opleiden 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 instrumentvliegstructuur, waarvan maximaal 5 uur simulatortijd in een BITD, FNPT I of II of een FFS. 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 vliegopleiding 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 herhalingsopleiding worden gegeven.
4. De theorieopleiding dient binnen 18 maanden te zijn afgerond. De module procedurevliegen op instrumenten en de vaardigheidstest moeten binnen de geldigheidsperiode van de afgelegde theoretische examens worden afgerond.
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 maximaal 3 uur in een FFS of FNPT II.

- 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 opleiding 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 opleiding met 10 uur worden verminderd.
- 10.3. De totale instrumentvliegstructuur 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:
- het elementair instrumentvliegen zonder externe visuele referenties:
- horizontaal vliegen,
 - klimmen,
 - dalen,
 - bochten in horizontale vlucht en tijdens klimmen en dalen;
- instrumentpatroon;
- steile bocht;
- radionavigatie;
- herstellen vanuit ongewone vliegstanden;
- beperkt instrumentenpaneel;
- 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,
 - procedures voor afgebroken nadering,
 - 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 opleiden 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 voltooid. De kandidaat moet in het bezit zijn van een certificaat voor een met goed gevolg voltooide MCC-opleiding, indien de vaardigheidstest in een meerpilootomgeving moet worden uitgevoerd.
3. Van een kandidaat die de modulaire opleiding voor IR(H) wenst te volgen, wordt 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.

VLEIROPLEIDING

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). 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 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). 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 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 opleiding 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:

de overgang van visueel naar instrumentvliegen bij de start,

standaard instrumentvertrek- en -aankomstprocedures,

„en route” IFR-procedures,

- wachtprocedures,
 - instrumentnadering tot bepaalde minima,
 - procedures voor afgebroken nadering,
 - landingen na instrumentnaderingen, inclusief „circling”;
- c) manoeuvres tijdens de vlucht en bijzondere vluchtkenmerken;
- d) 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 opleiden 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 instrumentvlieg instructie, waarvan maximaal 5 uur simulatortijd in een BITD, FNPT I of II of een FFS. 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(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 herhalingsopleiding worden gegeven.
4. De theorieopleiding dient binnen 18 maanden te zijn volbracht. De module procedurevliegen op instrumenten 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(As)-opleiding moet ten minste 150 uur theorieonderwijs inhouden.

VLEGOPLEIDING

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 opleiding 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:

het elementair instrumentvliegen zonder externe visuele referenties:

- horizontaal vliegen,
- klimmen,
- dalen,
- bochten in horizontale vlucht en tijdens klimmen en dalen;

instrumentpatroon;

radionavigatie;

herstellen vanuit ongewone vliegstanden;

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-vluchttuitvoering 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,
- procedures voor afgebroken nadering,
- 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).

Aanhangsel 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, zakt hij voor de volledige sectie. Wanneer een kandidaat zakt voor meer dan één sectie moet hij de volledige test opnieuw afleggen. Een kandidaat die slechts voor één sectie zakt, moet enkel de betreffende sectie opnieuw afleggen. Wanneer hij zakt voor een sectie van de herkansingstest, daarbij inbegrepen die secties waarvoor hij bij een eerdere poging was geslaagd, moet hij de gehele test opnieuw afleggen. Alle toepasselijke secties van de vaardigheidstest moeten binnen de zes maanden zijn voltooid. Kandidaten die na twee pogingen niet slagen voor alle toepasselijke secties van de test, moeten verdere opleiding volgen.
3. Als gevolg van een vaardigheidstest waarvoor men is gezakt, kan verdere opleiding 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 wordt door de examiner 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 is verantwoordelijk voor de vluchtplanning en draagt er zorg voor dat de uitrusting en documentatie voor de uitvoering van de vlucht zich aan boord bevinden. De vlucht duurt ten minste 1 uur.
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 opnieuw afleggen. Wanneer de test wordt beëindigd om redenen die de examiner gegrond acht, moeten slechts de niet voltooide 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 bediening 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 wordt toegewezen volgens de nationale voorschriften.
8. Beslissingshoogten (DH/DA), minimumdalingshoogten (MDH/MDA) en het punt waarop de „missed approach” begint, worden door de kandidaat bepaald en de examiner moet daarmee instemmen.
9. Een kandidaat voor een IR deelt de verrichte controles en werkzaamheden mee aan de examiner, daarbij inbegrepen de identificatie van radiofaciliteiten. Controles worden uitgevoerd overeenkomstig 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 worden door de kandidaat berekend conform het exploitatiehandboek of vlieghandboek voor het gebruikte luchtvaartuig.

TOEGESTANE AFWIJKINGEN BIJ DE VLIEGTEST

10. De kandidaat dient blijk te geven van de vaardigheid om:

het luchtvaartuig binnen zijn limieten te bedienen;

alle manoeuvres soepel en nauwkeurig uit te voeren;

blijk te geven van goed inzicht en bestuurderschap;

luchtvaartkundige kennis toe te passen; en

te allen tijde het luchtvaartuig onder controle te houden zodat op geen enkel moment ernstige twijfel ontstaat over de succesvolle afloop van een procedure of manoeuvre.

11. De onderstaande limieten zijn van toepassing, met een marge voor turbulente weersomstandigheden en de kenmerken voor het vlieggedrag en de prestaties van het gebruikte luchtvaartuig.

Hoogte:

algemeen	± 100 voet
initiëren van doorstart op beslissingshoogte (DH/DA)	+ 50 voet/- 0 voet
minimale dalingshoogte (MDH)/MAP/hoogte boven gemiddeld zeeniveau	+ 50 voet/- 0 voet

Volgen van grondkoersen:

aan de hand van radiohulpmiddelen	± 5°
precisienadering	halve schaaluitslag, azimut en glijpad

Koers:

alle motoren in werking	± 5°
met gesimuleerde motorstoring	± 10°

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 ijsafzetting/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, meteorologisch document
c	Voorbereiding van ATC-vliegplan, IFR-vliegplan/logboek
d	Inspectie voorafgaand aan de vlucht
e	Meteorologische minima
f	Taxiën
g	Briefing voor de start, opstijgen
h (°)	Overgang naar instrumentvliegen
i (°)	Instrumentvertrekprocedures, hoogtemeterinstelling
j (°)	Contact met ATC — naleving, R/T-procedures
SECTIE 2 — ALGEMENE BESTURING (°)	
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 aanhoudende 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 bv. 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, vluchtlogboek, brandstofverbruik, systeemregeling
g	Procedures voor bescherming tegen ijsafzetting, indien nodig gesimuleerd
h	Contact met ATC — naleving, 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 (*)	Procedure voor afgebroken nadering/landing
j	Contact met ATC — naleving, 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	Het onder controle houden van hoogte, snelheid, koers (gestabiliseerde nadering)
h (*)	Acties bij de doorstart
i (*)	Procedure voor afgebroken nadering/landing
j	Contact met ATC — naleving, 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 — naleving, 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 ijsafzetting/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, meteorologisch document
c	Voorbereiding van ATC-vliegplan, IFR-vliegplan/logboek
d	Inspectie voorafgaand aan de vlucht
e	Meteorologische minima
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 BEDIENING	
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 aanhoudende 30° dwarshelling en steile bochten tijdens het dalen
SECTIE 3 — IFR-PROCEDURES „EN ROUTE”	
a	Vasthouden, inclusief onderscheppen van koersen naar en van bv. 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	Monitoring van vluchtvoortgang, vluchtlogboek, brandstofverbruik, systeembeheer
g	Procedures voor bescherming tegen ijsafzetting, indien nodig gesimuleerd, enkel indien van toepassing
h	Contact met ATC — naleving, 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 (*)	Procedure voor afgebroken nadering/landing
j	Contact met ATC — naleving, R/T-procedures
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 (*)	Procedure voor afgebroken nadering (*)/landing
j	Contact met ATC — naleving, R/T-procedures
SECTIE 6 — ABNORMALE PROCEDURES EN NOODPROCEDURES	
Deze sectie kan worden gecombineerd met secties 1 t/m 5. De test heeft betrekking op het onder controle houden van de helikopter, de 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 bij/tijdens de nadering (**) (op een veilige hoogte, tenzij uitgevoerd in een FFS of FNPT II/III, FTD 2/3)
b	Uitval van de stabiliteitverbeterende apparatuur/het hydraulische systeem (indien van toepassing)
c	Beperkt instrumentenpaneel
d	Autorotatie en herstel naar een van tevoren ingestelde hoogte
e	Handmatige precisienadering zonder stuurcommandosysteem (***) Handmatige precisienadering met stuurcommandosysteem (***)

(*) Uit te voeren hetzij in sectie 4, hetzij in sectie 5.

(**) Alleen meermotorige helikopter.

(***) 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, meteorologisch document
c	Vorbereiding van ATC-vliegplan, IFR-vliegplan/logboek
d	Inspectie voorafgaand aan de vlucht
e	Meteorologische minima
f	Briefing voor de start, afmeerprocedure, manoeuvreren op de grond
g	Start
h	Overgang naar instrumentvliegen
i	Instrumentvertrekprocedures, hoogtemeterinstelling
j	Contact met ATC — naleving, R/T-procedures
SECTIE 2 — ALGEMENE BESTURING	
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 onderschepen van koersen naar en van bv. 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, vluchtlogboek, brandstofverbruik, systeemregeling
g	Contact met ATC — naleving, 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 (*)	Procedure voor afgebroken nadering/landing
j	Contact met ATC — naleving, R/T-procedures
SECTIE 5 — NIET-PRECIENADERINGSPROCEDURES	
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 (*)	Procedure voor afgebroken nadering/landing
j	Contact met ATC — naleving, R/T-procedures
SECTIE 6 — VLUCHT MET ÉÉN UITGESCHAKELDE MOTOR	
Deze sectie kan worden gecombineerd met secties 1 t/m 5. De test heeft betrekking op het onder controle houden van het luchtschip, identificatie van de defecte motor, onmiddellijke acties, vervolgacties, checks en vliegnaauwkeurigheid, in de volgende situaties:	
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 — naleving, R/T-procedures

(*) Mag worden uitgevoerd in hetzij sectie 4, hetzij sectie 5.

Aanhangsel 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 éénpiloot-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 éénpiloot-gecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen zonder groot prestatievermogen van aanhangsel 9 (*)
SP-ME-typebevoegdverklaring voor complexe vleugelvliegtuigen zonder groot prestatievermogen, bediend als éénpiloot	SP-ME-klassebevoegdverklaring (*), en SP-ME-typebevoegdverklaring voor complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen, 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 prestatievermogen (*), en c. SE-klasse- en typebevoegdverklaring (*)
SP-ME-klassebevoegdverklaring, bediend als éénpiloot	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 twaalf maanden ten minste drie vertrek- en naderingsprocedures onder IFR heeft uitgevoerd op een vleugelvliegtuig van SP-klasse of SP-type met éénpilootbediening, of, voor meermotorige niet-complexe vleugelvliegtuigen zonder groot prestatievermogen, de kandidaat is geslaagd voor sectie 6 van de vaardigheidstest voor éénpiloot-gecertificeerde niet-complexe vleugelvliegtuigen zonder groot prestatievermogen, uitgevoerd uitsluitend aan de hand van instrumenten als éénpiloot.

B. Helikopters

Vrijstellingen mogen alleen worden verleend wanneer de houder IR-bevoegdheden verlengt voor éénmotorige en éénpiloot-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 een:
MPH-typebevoegdverklaring	SE-typebevoegdverklaring (*), en SP-ME-typebevoegdverklaring (*)
SP-ME-typebevoegdverklaring, bediend als éénpiloot	SE-typebevoegdverklaring SP-ME-typebevoegdverklaring
SP-ME-typebevoegdverklaring, beperkt tot meerpilootbediening	SE-typebevoegdverklaring (*) SP-ME-typebevoegdverklaring (*)

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

Aanhangsel 9

Opleiding, 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 opleiding volgen.
3. Er is geen limiet voor het aantal vaardigheidstests waaraan een kandidaat mag deelnemen.

INHOUD VAN DE OPLEIDING, VAARDIGHEIDSTEST/BEKWAAMHEIDSPROEF

4. Tenzij anders bepaald in de gegevens voor operationele geschiktheid vastgesteld in overeenstemming met deel 21, moet de syllabus voor vliegstructuur voldoen aan het onderhavige aanhangsel. De syllabus mag worden verkort om vrijstelling te geven op basis van 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 die in overeenstemming met deel 21 voor het specifieke type zijn vastgesteld, 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 examiner mag kiezen tussen verschillende scenario's voor de vaardigheidstest of bekwaamheidsproef, welke gesimuleerde relevante operaties omvatten die zijn ontwikkeld en goedgekeurd door de bevoegde autoriteit. FFS's en andere opleidingshulpmiddelen, indien beschikbaar, moeten worden gebruikt volgens de bepalingen van het onderhavige deel.
7. Tijdens de bekwaamheidsproef moet de examiner controleren of de houder van de klasse- of typebevoegdverklaring over een adequaat niveau van theoretische kennis beschikt.
8. Indien de kandidaat verkiest de vaardigheidstest te beëindigen om redenen die door de examiner als ongegrond worden beschouwd, moet de kandidaat de hele vaardigheidstest opnieuw afleggen. Wanneer de test wordt beëindigd om redenen die de examiner gegrond acht, moeten slechts de niet voltooide secties in een latere vlucht worden getoetst.
9. 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.
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 éénpilootomstandigheden. De verantwoordelijkheid voor de vlucht wordt 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 examiner de verrichte controles en werkzaamheden meedelen, daarbij inbegrepen de identificatie van radiofaciliteiten. Controles moeten worden uitgevoerd overeenkomstig de checklist voor het vliegtuig waarop de test wordt afgenomen en, indien van toepassing, overeenkomstig het MCC-concept. De prestatiegegevens inzake de start, nadering en landing worden door de kandidaat berekend overeenkomstig het exploitatiehandboek of vlieghandboek voor het gebruikte luchtvaartuig. De beslissingshoogten (DH/DA), minimumdalingshoogten (MDH/MDA) en het punt waarop de „missed approach” begint, moeten worden overeengekomen met de examiner.
12. De examiner mag geen aandeel hebben in de bediening van het vliegtuig behalve wanneer zijn tussenkomst noodzakelijk is in het belang van de veiligheid of om onaangevaarbare vertraging voor ander verkeer te vermijden.

SPECIEKE EISEN VOOR DE VAARDIGHEIDSTEST/BEKWAAMHEIDSPROEF VOOR TYPEBEVOEGDVERKLARINGEN VOOR MEERPILOOT-GECERTIFICEERDE LUCHTVAARTUIGEN, VOOR TYPEBEVOEGDVERKLARINGEN VOOR ÉÉNPILOOT-GECERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN, INDIEN BEDIEND IN MEERPILOOTOPERATIES, VOOR MPL EN ATPL

13. De vaardigheidstest voor een meerpiloot-gecertificeerd luchtvaartuig of een éénpiloot-gecertificeerd vleugelvliegtuig, bediend met meerpilootbediening, moet in aanwezigheid van een meerkoppige bemanning worden uitgevoerd. Een andere kandidaat of een andere bestuurder met de vereiste typebevoegdverklaring mag optreden als tweede bestuurder. Indien 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 overeenkomstig MCC. De kandidaat voor de eerste afgifte van een typebevoegdverklaring voor een meerpiloot-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 rechterstoel 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 meerpiloot-gecertificeerde luchtvaartuigen of voor meerpilootbediening in een éénpiloot-gecertificeerd vleugelvliegtuig, gaande tot de taken van een PIC, ongeacht het feit of de kandidaat optreedt als PF of PNF:
 - a) beheer van de samenwerking tussen de bemanningsleden;
 - b) een algemeen overzicht op de bediening van het luchtvaartuig behouden aan de hand van passend toezicht; en
 - c) prioriteiten stellen en beslissingen nemen in overeenstemming met de veiligheidsaspecten en de regels en bepalingen die relevant zijn voor de operationele situatie, met inbegrip van noodsituaties.
16. De test/proef dient onder IFR te worden uitgevoerd, 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 vliegopleiding op het luchtvaartuig omvatte, mag de vaardigheidstest worden uitgevoerd in een FFS en worden voltooid vóór de vliegopleiding op het luchtvaartuig. In dat geval wordt een certificaat van voltooiing van de cursus typebevoegdverklaring met inbegrip van de vliegopleiding op het luchtvaartuig doorgestuurd naar de bevoegde autoriteit vóór de nieuwe typebevoegdverklaring wordt genoteerd op het bevoegdheidsbewijs van de kandidaat.

B. Specifieke eisen voor de categorie vleugelvliegtuigen

SLAGINGSCRITERIA

1. In het geval van éénpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen, uitgezonderd éénpiloot-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, zakt hij voor de volledige sectie. Een kandidaat die voor meer dan één sectie zakt, moet de volledige test/proef opnieuw afleggen. Een kandidaat die slechts voor één sectie zakt, moet de betreffende sectie opnieuw afleggen. Wanneer een kandidaat zakt voor een sectie van de herkansingstest/-proef, daarbij inbegrepen die secties waarvoor hij bij een eerdere poging was geslaagd, moet hij de gehele test/proef opnieuw afleggen. Voor éénpiloot-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 meerpiloot-gecertificeerde en éénpiloot-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 de volledige test/proef opnieuw afleggen. Een kandidaat die voor 5 items of minder zakt, moet die items opnieuw afleggen. Wanneer een kandidaat zakt voor een item van de herkansingstest/-proef, daarbij inbegrepen die items waarvoor hij bij een eerdere poging was geslaagd, moet hij de gehele test/proef opnieuw afleggen. Sectie 6 maakt geen deel uit van de vaardigheidstest voor ATPL of MPL. Als de kandidaat alleen zakt voor sectie 6 of alleen deze sectie niet aflegt, wordt de typebevoegdverklaring afgegeven zonder de bevoegdheden van CAT II of CAT III. Om de bevoegdheden van de typebevoegdverklaring uit te breiden tot CAT II of CAT III moet de kandidaat sectie 6 afleggen op het passende type luchtvaartuig.

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 het vlieggedrag en de prestaties van het gebruikte vleugelvliegtuig:

Hoogte:

algemeen	± 100 voet
initiëren van doorstart op beslissingshoogte (DH)	+ 50 voet/- 0 voet
minimale dalingshoogte (MDH)/hoogte boven gemiddeld zeeniveau	+ 50 voet/- 0 voet

Volgen van grondkoersen:

aan de hand van radiohulpmiddelen	± 5°
-----------------------------------	------

Precisienadering halve schaaluitslag, azimut en glijpad

Koers:

alle motoren in werking	± 5°
met gesimuleerde motorstoring	± 10°

Snelheid:

alle motoren in werking	± 5 knopen
met gesimuleerde motorstoring	+ 10 knopen/- 5 knopen

INHOUD VAN DE OPLEIDING/VAARDIGHEIDSTEST/BEKWAAMHEIDSPROEF

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

- a) De onderstaande symbolen betekenen het volgende:

P = opgeleid als PIC of tweede bestuurder en als sturende piloot (PF) en niet-sturende piloot (PNF),

X = voor deze oefening moeten vluchtsimulators worden gebruikt, indien beschikbaar, anders moet een vleugelvliegtuig worden gebruikt indien geschikt voor de manoeuvre of procedure,

P# = de opleiding moet worden aangevuld met inspectie van het vliegtuig onder toezicht.

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

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

A = vleugelvliegtuig

FFS = vluchtsimulator

FTD = vliegopleidingshulpmiddel (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 twaalf 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 opleiding 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 bekwaamheidsproof wordt uitgevoerd met meerpilootbediening, zal de typebevoegdverklaring tot meerpilootbediening worden beperkt.

EËNPILOOT-GECERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN, UITGEZONDERD COMPLEXE VLEUGELVLIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVERMOGEN	PRAKTISCHE OPLEIDING				VAARDIGHEIDSTEST/ BEKWAAMHEIDSPROEF VOOR EEN TYPE-/KLAS- SEBEVOEGDVERKLARING	
	Manoeuvres/Procedures	FTD	FFS	A	Initialen van instructeur na voltooiing van de opleiding	Afgelegd in FFS A
SECTIE 1						
1. Vertrek						
1.1. Vluchtvoorbereiding, waaronder begrepen: Documentatie Bepalen van massa en zwaarte- punt 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 toe- passing)	P—>	—>	—>		M	
1.6. Opstijgprocedure: Normaal met vleugelklepinstellin- gen volgens het vlieghandboek Dwarswind (indien de omstandig- heden dat toelaten)		P—>	—>			
1.7. Klimmen: Vx/Vy Bochten naar bepaalde koersen Overgang naar horizontale vlucht		P—>	—>		M	

EÉNPILOOT-GECERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN, UITGEZONDERD COMPLEXE VLEUGELVLIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVERMOGEN	PRAKTISCHE OPLEIDING				VAARDIGHEIDSTEST/ BEKWAAMHEIDSPROEF VOOR EEN TYPE-/KLAS- SEBEVOEGDVERKLARING	
	Manoeuvres/Procedures	FTD	FFS	A	Initialen van instructeur na voltooiing van de opleiding	Afgelegd in FFS A
1.8. Contact met ATC — naleving, R/T-procedure						
SECTIE 2						
2. Vliegtechniek (VMC)						
2.1. Rechthoekige horizontale vlucht bij diverse vliegsnelheden, waaronder begrepen vliegen bij kritisch lage vliegsnelheid met en zonder vleu- gelkleppen (inclusief nadering tot VMCA, indien van toepassing)		P→	→			
2.2. Steile bochten (360° links en rechts bij 45° dwarshelling)		P→	→		M	
2.3. Overtrekken en herstellen: i) Overtrekken in de kruis- vluchtconfiguratie 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 vleugel- vliegtuigen)		P→	→		M	
2.4. Bediening onder gebruikmaking van automatische piloot en stuur- commandosysteem (mag worden uitgevoerd in sectie 3) indien van toepassing		P→	→		M	
2.5. Contact met ATC — naleving, R/T-procedure						
SECTIE 3A						
3A. „En route“-procedures VFR (zie B.5, c) en d))						
3A.1. Vliegplan, gegist bestek en kaart- lezen						

EÉNPLOOT-GECEERTIFICEERDE VLEUGELVLEGTUIGEN, UITGEZONDERD COMPLEXE VLEUGELVLEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVERMOGEN	PRAKTISCHE OPLEIDING				VAARDIGHEIDSTEST/ BEKWAAMHEIDSPROEF VOOR EEN TYPE-/KLAS- SEBEVOEGDVERKLARING	
	Manoeuvres/Procedures	FTD	FFS	A	Initialen van instructeur na voltooiing van de opleiding	Afgelegd in FFS A
3A.2. Aanhouden van hoogte, koers en snelheid						
3A.3. Oriëntatie, tijdplanning en herzien van ETA's						
3A.4. Gebruik van radionavigatiehulp- middelen (indien van toepassing)						
3A.5. Vluchtbeheersing (vluchtlog, rou- tinecontroles inclusief brandstof, systemen en ijsafzetting)						
3A.6. Contact met ATC — naleving, R/T-procedure						
SECTIE 3B						
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 procedure- minima (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 begre- pen een gesimuleerde uitval van het kompas en de vliegstandaan- wijzer: Standaardbochten (rate 1), herstellen vanuit ongewone vlieg- standen	P—>	—>	—>		M	
3B.7* Uitval van de localiser of het glij- pad	P—>	—>	—>			
3B.8* Contact met ATC — naleving, R/T-procedure						

EÉNPILOOT-GECERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN, UITGEZONDERD COMPLEXE VLEUGELVLIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVERMOGEN	PRAKTISCHE OPLEIDING				VAARDIGHEIDSTEST/ BEKWAAMHEIDSPROEF VOOR EEN TYPE-/KLAS- SEBEVOEGDVERKLARING	
	Manoeuvres/Procedures	FTD	FFS	A	Initialen van instructeur na voltooiing van de opleiding	Afgelegd in FFS A
Opzettelijk blanco gelaten						
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 2 000' boven de baan (alleen éénmotorig vleugelvliegtuig)		P—>	—>			
4.6. Doorstart vanaf de minimumhoogte		P—>	—>			M
4.7. Doorstart en landing 's nachts (indien van toepassing)	P—>	—>	—>			
4.8. Contact met ATC — naleving, R/T-procedure						
SECTIE 5						
5. Abnormale en noodprocedures (Deze sectie kan worden gecombineerd met secties 1 t/m 4)						
5.1. Afgebroken start bij een redelijke snelheid		P—>	—>			M
5.2. Gesimuleerde motorstoring na opstijgen (alleen éénmotorige vleugelvliegtuigen)			P			M

EÉNPLOOT-GE CERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN, UITGEZONDERD COMPLEXE VLEUGELVLIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVERMOGEN	PRAKTISCHE OPLEIDING				VAARDIGHEIDSTEST/ BEKWAAMHEIDSPROEF VOOR EEN TYPE-/KLAS- SEBEVOEGDVERKLARING	
	Manoeuvres/Procedures	FTD	FFS	A	Initialen van instructeur na voltooiing van de opleiding	Afgelegd in FFS A
5.3. Gesimuleerde noodlanding zonder vermogen (alleen éénmotorige vleugelvliegtuigen)			P		M	
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 uit- gevoerd in het luchtvaartuig)	P—>	—>	—>			
5.6. Contact met ATC — naleving, R/T-procedure						
SECTIE 6						
6. Gesimuleerde asymmetrische vlucht						
6.1* (Deze sectie kan worden gecombi- neerd met secties 1 t/m 5) Gesimuleerde motorstoring gedu- rende de start (op veilige hoogte, tenzij uitgevoerd in een FFS of FNPT II)	P—>	—>	—>X		M	
6.2* Asymmetrische nadering en doorstart	P—>	—>	—>		M	
6.3* Asymmetrische nadering en lan- ding, waarbij het vliegtuig volledig tot stilstand wordt gebracht	P—>	—>	—>		M	
6.4. Contact met ATC — naleving, R/T-procedure						

6. Meerpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen en éénpiloot-gecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen

a) De onderstaande symbolen betekenen het volgende:

P = opgeleid 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 vluchtsimulators worden gebruikt, indien beschikbaar; anders moet een luchtvaartuig worden gebruikt indien geschikt voor de manoeuvre of procedure,

P# = de opleiding moet worden aangevuld met inspectie van het vliegtuig onder toezicht.

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

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

A = vleugelvliegtuig

FFS = vluchtsimulator

FTD = vliegopleidingsapparaat

OTD = andere opleidingsapparaten.

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 praktijkopleiding en 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 opleiding 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 meerpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen en voor éénpiloot-gecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen bij meerpilootbediening.

g) De manoeuvres en procedures moeten worden uitgevoerd in de rol van éénpiloot voor éénpiloot-gecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen in éénpilootoperaties.

h) In het geval van éénpiloot-gecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen, wanneer een vaardigheidstest of bekwaamheidsproef wordt uitgevoerd in meerpilootbediening, zal de typebevoegdverklaring tot meerpilootbediening worden beperkt. Als de bevoegdheden voor éénpiloten 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 éénpiloot.

i) In het geval van een beperkte typebevoegdverklaring die is afgegeven overeenkomstig FCL.720.A, punt e), moeten de kandidaten voldoen aan dezelfde eisen als andere kandidaten voor de typebevoegdverklaring, met uitzondering van de praktische oefeningen met betrekking tot de opstijg- en landingsfasen.

MEERPILOOT-GECEERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN EN ÉENPILOOT-GECEERTIFICEERDE COMPLEXE VLEUGELVLIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVERMOGEN		PRAKTISCHE OPLEIDING					VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAM- HEIDSPROEF VOOR ATPL/MPL/TYPEBE- VOEGDVERKLA- RING	
						Initialen van instructeur na voltooiing van de opleiding	Afgelegd in FFS A	Initialen examinator na voltooiing test
Manoeuvres/Procedures		OTD	FTD	FFS	A			
SECTIE 1								
1.	Vluchtvoorbereiding							
1.1.	Prestatieberekening	P						
1.2.	Uitwendige visuele inspectie van het vleugelvliegtuig; locatie van elk item 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 communicatie-frequenties	P————>	————>	————>	————>		M	
1.5.	Taxiën conform luchtverkeersleiding of instructies van de instructeur			P————>	————>			
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————>	————>			

MEERPILOOT-GECEERTIFICEERDE VLEUGELVLEGTUIGEN EN ÉENPILOOT-GECEERTIFICEERDE COMPLEXE VLEUGELVLEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVERMOGEN	PRAKTISCHE OPLEIDING					VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAM- HEIDSPROEF VOOR ATPL/MPL/TYPEBE- VOEGDVERKLA- RING	
	Manoeuvres/Procedures	OTD	FTD	FFS	A	Initialen van instructeur na voltooiing van de opleiding	Afgelegd in FFS A
2.3. Opstijgen met dwarswind			P————>	————>			
2.4. Start met maximale startmassa (werkelijke of gesimuleerde maximale startmassa)			P————>	————>			
2.5. Opstijgen met gesimuleerde motorstoring:							
2.5.1* kort na het bereiken van V2 (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.)			P————>	————>			
2.5.2* tussen V1 en V2			P	X		M FFS uitslui- tend	
2.6. Afgebroken start bij een redelijke snelheid vóór het bereiken van V1			P————>	————>X		M	

MEERPILOOT-GECEERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN EN ÉÉNPILOOT-GECEERTIFICEERDE COMPLEXE VLEUGELVLIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVERMOGEN		PRAKTISCHE OPLEIDING				VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAM- HEIDSPROEF VOOR ATPL/MPL/TYPEBE- VOEGDVERKLA- RING		
						Initialen van instructeur na voltooiing van de opleiding	Afgelegd in	Initialen examinator na voltooiing test
Manoeuvres/Procedures		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 (bv. Dutch Roll)			P————>	————>X Voor deze oefening mag geen luchtvaar- tuig wor- den ge- bruikt			
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 ver- plicht mini- mum 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————>	————>	————>	————>			
3.4.3.	Brandstofsysteem	P————>	————>	————>	————>			
3.4.4.	Elektrisch systeem	P————>	————>	————>	————>			

MEERPILOOT-GECEERTIFICEERDE VLEUGELVLEGTUIGEN EN ÉENPILOOT-GECEERTIFICEERDE COMPLEXE VLEUGELVLEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVERMOGEN	PRAKTISCHE OPLEIDING					VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAM- HEIDSPROEF VOOR ATPL/MPL/TYPEBE- VOEGDVERKLA- RING	
	Manoeuvres/Procedures	OTD	FTD	FFS	A	Initialen van instructeur na voltooiing van de opleiding	Afgelegd in FFS A
3.4.5. Hydraulisch systeem	P————>	————>	————>	————>			
3.4.6. Vliegtuigbesturings- en trimsysteem	P————>	————>	————>	————>			
3.4.7. Systeem ter voorkoming van ijsafzetting en ijsverwijderingssysteem, voorruitverwarming	P————>	————>	————>	————>			
3.4.8. Automatische piloot/ stuurcommando- systeem	P————>	————>	————>	————>		M (enkel voor éénpi- loot)	
3.4.9. Apparatuur voor het waarschuwen voor of het vermijden van overtrekken, en apparatuur ter verbetering van de stabiliteit	P————>	————>	————>	————>			
3.4.10. Grondnaderings- waarschuwingssysteem (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. Vleugelvoorrandklep- en -achtterrandklepsysteem	P————>	————>	————>	————>			
3.4.14. Hulppaggregaat (APU)	P————>	————>	————>	————>			
Opzettelijk blanco gelaten							
3.6. Abnormale en noodprocedures:						M	Een ver- plicht mini- mum van 3 items moet worden geselec- teerd uit 3.6.1 t/m 3.6.9

MEERPILOOT-GECEERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN EN ÉENPILOOT-GECEERTIFICEERDE COMPLEXE VLEUGELVLIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVERMOGEN	PRAKTISCHE OPLEIDING					VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAM- HEIDSPROEF VOOR ATPL/MPL/TYPEBE- VOEGDVERKLA- RING	
	Manoeuvres/Procedures	OTD	FTD	FFS	A	Initialen van instructeur na voltooiing van de opleiding	Afgelegd in FFS A
3.6.1. Brand oefeningen, bv. 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————>	————>	————>			
3.6.5. Windschering bij start/landing			P	X		Alleen FFS	
3.6.6. Gesimuleerde cabinedrukstoring/ nooddaling			P————>	————>			
3.6.7. Uitval van een bemanningslid		P————>	————>	————>			
3.6.8. Andere noodprocedures zoals uiteengezet in het betreffende vlieghandboek		P————>	————>	————>			
3.6.9. ACAS-incident	P————>	————>	————>	Er mag geen luchtvaar- tuig wor- den ge- bruikt		Alleen FFS	
3.7. Steile bochten met 45° helling, 180° tot 360° links en rechts		P————>	————>	————>			

MEERPILOOT-GECEERTIFICEERDE VLEUGELVLEGTUIGEN EN ÉENPILOOT-GECEERTIFICEERDE COMPLEXE VLEUGELVLEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVERMOGEN	PRAKTISCHE OPLEIDING					VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAM- HEIDSPROEF VOOR ATPL/MPL/TYPEBE- VOEGDVERKLA- RING	
	Manoeuvres/Procedures	OTD	FTD	FFS	A	Initialen van instructeur na voltooiing van de opleiding	Afgelegd in FFS A
3.8. Vroegtijdig herkennen van en tegenmaatregelen nemen bij beginnend overtrekken (tot aan activeren van overtrekwaarschuwingsapparatuur) in startconfiguratie (vleugelkleppen in startpositie), in kruisvluchtconfiguratie en in landingsconfiguratie (vleugelkleppen in landingspositie, landingsgestel uit)			P————>	————>			
3.8.1. Herstellen uit volledig overtrekken of na activeren van overtrekwaarschuwingsapparaat in klimvlucht, kruisvlucht en naderingsconfiguratie			P	X			
3.9. Instrumentvliegprocedures							
3.9.1* Naleven van vertrek- en aankomstroutes en ATC-instructies		P————>	————>	————>		M	
3.9.2.* Wachtprocedures		P————>	————>	————>			
3.9.3* Precisienadering tot een beslissingshoogte (DH) niet lager dan 60 m (200 ft)							
3.9.3.1* handmatig, zonder stuurcommandosysteem			P————>	————>		M (alleen vaardigheids-test)	
3.9.3.2* handmatig, met stuurcommandosysteem			P————>	————>			
3.9.3.3* met automatische piloot			P————>	————>			

MEERPILOOT-GECEERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN EN ÉENPILOOT-GECEERTIFICEERDE COMPLEXE VLEUGELVLIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVERMOGEN	PRAKTISCHE OPLEIDING					VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAM- HEIDSPROEF VOOR ATPL/MPL/TYPEBE- VOEGDVERKLA- RING	
	Manoeuvres/Procedures	OTD	FTD	FFS	A	Initialen van instructeur na voltooiing van de opleiding	Afgelegd in FFS A
<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 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 instructeur de motorstoring simuleren conform 3.9.3.4.</p>			P————>	————>		M	
3.9.4* Niet-precisienadering tot aan de MDH/A			P*——>	————>		M	

MEERPILOOT-GECEERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN EN ÉÉNPILOOT-GECEERTIFICEERDE COMPLEXE VLEUGELVLIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVERMOGEN	PRAKTISCHE OPLEIDING					VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAM- HEIDSPROEF VOOR ATPL/MPL/TYPERE- VOEGDVERKLA- RING	
	Manoeuvres/Procedures	OTD	FTD	FFS	A	Initialen van instructeur na voltooiing van de opleiding	Afgelegd in 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 instrumentvlieg-omstandigheden;</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							
4. Afgebroken-naderingsprocedures							
4.1. Doorstart met alle motoren in werking* na een ILS-nadering bij het bereiken van de beslissingshoogte			P*—>	—>			

MEERPILOOT-GECEERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN EN ÉÉNPILOOT-GECEERTIFICEERDE COMPLEXE VLEUGELVLIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVERMOGEN	PRAKTISCHE OPLEIDING					VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAM- HEIDSPROEF VOOR ATPL/MPL/TYPEBE- VOEGDVERKLA- RING	
	Manoeuvres/Procedures	OTD	FTD	FFS	A	Initialen van instructeur na voltooiing van de opleiding	Afgelegd in FFS A
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							
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—>	Voor deze oefening mag geen luchtvaar- tuig wor- den ge- bruikt			
5.3. Dwarswindlandingen (vliegtuig, indien uitvoerbaar)			P—>	—>			
5.4. Verkeerspatroon en landing zonder of met gedeeltelijk geselecteerde vleugelvoorrandkleppen en -achterrandskleppen			P—>	—>			
5.5. Landing met kritische motor gesimuleerd buiten werking			P—>	—>		M	

MEERPILOOT-GECEERTIFICEERDE VLEUGELVLEGTUIGEN EN ÉENPILOOT-GECEERTIFICEERDE COMPLEXE VLEUGELVLEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVERMOGEN		PRAKTISCHE OPLEIDING					VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAM- HEIDSPROEF VOOR ATPL/MPL/TYPERE- VOEGDVERKLA- RING	
						Initialen van instructeur na voltooiing van de opleiding	Afgelegd in	Initialen examinator na voltooiing test
Manoeuvres/Procedures		OTD	FTD	FFS	A		FFS	
							A	
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 Alleen FFS (alleen vaardigheids-test)	

Algemene opmerkingen:

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.

SECTIE 6

Extra autorisatie op een typebevoegdverklaring voor instrumentnaderingen tot aan een beslissingshoogte van minder dan 60 m (200 ft) (CAT II/III)								
De volgende manoeuvres en procedures zijn de minimale opleidingseisen 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).								
6.1*	Afgebroken start op minimaal toegestane RVR			p*—>	—>X Voor deze oefening mag geen luchtvaartuig worden gebruikt		M*	

MEERPILOOT-GECERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN EN ÉENPILOOT-GECERTIFICEERDE COMPLEXE VLEUGELVLIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVERMOGEN		PRAKTISCHE OPLEIDING					VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAM- HEIDSPROEF VOOR ATPL/MPL/TYPEBE- VOEGDVERKLA- RING	
		OTD	FTD	FFS	A	Initialen van instructeur na voltooiing van de opleiding	Afgelegd in FFS A	Initialen examinator na voltooiing test
6.2*	<p>ILS-naderingen: onder gesimuleerde instrumentvlieg-omstandigheden tot aan de van toepassing zijnde DH, gebruikmakend van vluchtgeleidings-systeem.</p> <p>Standaardprocedures voor onderlinge samenwerking van de bemanning (taakverdeling, afroeprocedures, wederzijds toezicht, informatie-uitwisseling en ondersteuning) 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 opleiding 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*	
6.4*	<p>Landing(en):</p> <p>met visuele referentie vastgesteld bij DH volgend op een instrumentnadering. Afhankelijk van het specifieke vluchtgeleidings-systeem, 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 twaalf maanden niet is gehaald.

KLASSEBEVOEGDVERKLARING WATER	PRAKTISCHE OPLEIDING	
Manoeuvres/Procedures	Initialen van instructeur na voltooiing van de opleiding	Initialen examiner na voltooiing 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 Storingen		
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)		
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 — naleving, 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 V _{mca} , indien van toepassing)		

KLASSEBEVOEGDVERKLARING WATER	PRAKTISCHE OPLEIDING	
Manoeuvres/Procedures	Initialen van instructeur na voltooiing van de opleiding	Initialen examiner na voltooiing test
2.2. Steile bochten (360° links en rechts bij 45° dwarshelling)		
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)		
2.4. Contact met ATC — naleving, R/T-procedure		
SECTIE 3		
3. „En route”-procedures VFR		
3.1. Vliegplan, gegist bestek en kaartlezen		
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)		
3.6. Contact met ATC — naleving, 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 2 000' boven het water (alleen éénmotorig vleugelvliegtuig)		

KLASSEBEVOEGDVERKLARING WATER	PRAKTISCHE OPLEIDING	
Manoeuvres/Procedures	Initialen van instructeur na voltooiing van de opleiding	Initialen examiner na voltooiing test
4.6. Doorstart vanaf de minimumhoogte		
4.7. Landing op stil water Landing op ruw water		
4.8. Contact met ATC — naleving, R/T-procedure		
SECTIE 5		
5. Abnormale en noodprocedures (Deze sectie mag worden gecombineerd met secties 1 t/m 4)		
5.1. Afgebroken start bij een redelijke snelheid		
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 — naleving, R/T-procedure		
SECTIE 6		
6. Gesimuleerde asymmetrische vlucht (Deze sectie mag worden gecombineerd met secties 1 t/m 5)		
6.1. Gesimuleerde motorstoring gedurende de start (op veilige hoogte, tenzij uitgevoerd in een FFS en FNPT II)		
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 — naleving, 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 de volledige test/proef opnieuw afleggen. Een kandidaat die voor 5 items of minder zakt, moet die items opnieuw afleggen. Wanneer hij zakt voor een item van de herkansingstest/-proef, daarbij inbegrepen die items waarvoor hij bij een eerdere poging wel was geslaagd, moet de kandidaat de volledige test/proef opnieuw afleggen. Alle secties van de vaardigheidstest of bekwaamheidsproef moeten binnen de zes maanden zijn voltooid.
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 de volledige sectie 5 opnieuw afleggen. Een kandidaat die voor 3 items of minder zakt, moet die items opnieuw afleggen. Wanneer hij zakt voor een items van de herkansingproef, daarbij inbegrepen die items van sectie 5 waarvoor hij bij een eerdere poging was geslaagd, moet de kandidaat de volledige proef opnieuw afleggen.

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 bestuurschap;
 - d) luchtvaartkundige kennis toe te passen;
 - e) te allen tijde de helikopter onder controle te houden zodat op geen enkel moment twijfel bestaat over de succesvolle afloop van een procedure of manoeuvre;
 - 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 het vlieggedrag 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	± 5°
--------------------------	------

Precisienadering halve schaaluitslag, azimut en glijpad

Koers:

normale operaties	± 5°
abnormale operaties/noodgevallen	± 10°

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	± 5°
abnormale operaties/noodgevallen	± 10°

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 OPLEIDING/VAARDIGHEIDSTEST/BEKWAAMHEIDSPROEF

ALGEMEEN

5. De onderstaande symbolen betekenen het volgende:

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

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

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

FFS = vluchtsimulator

FTD = vliegopleidingshulpmiddel

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/bekwaamheidsproof staat, betekent dit dat het hier een verplichte oefening betreft.

10. Er zal een FSTD worden gebruikt voor praktijkopleiding en de tests indien de FSTD deel uitmaakt van een opleiding voor een typebevoegdverklaring. De volgende punten worden in beschouwing genomen bij de opleiding:

- i) de kwalificatie van de FSTD zoals uiteengezet in deel OR;
- ii) de kwalificaties van de instructeur en examiner;
- iii) het totaal aan FSTD-opleiding waarin de opleiding voorziet;
- iv) de kwalificaties en voorgaande ervaring op soortgelijke types van de bestuurder in opleiding; en

v) het totaal aan pilootvaring onder toezicht voorzien na de afgifte van de nieuwe typebevoegdverklaring.

MEERPILOOT-GECERTIFICEERDE HELIKOPTERS

11. Kandidaten voor de vaardigheidstest voor de afgifte van de typebevoegdverklaring voor meerpiloot-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 meerpiloot-gecertificeerde helikopters moeten enkel secties 1 t/m 4 afleggen, en sectie 6 indien van toepassing.

MEERPILOOT/ ÉENPILOOT-GECERTIFICEERDE HELIKOPTERS	PRAKTISCHE OPLEIDING				VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF	
	FTD	FFS	H	Initialen van instructeur na voltooiing van de opleiding	Afgelegd in FFS H	Initialen examinator na voltooiing test
Manoeuvres/Procedures						
SECTIE 1 — Voorbereidingen en controles vóór de vlucht						
1.1			P		M (indien uitge- voerd in de heli- kopter)	
1.2		P	—>		M	
1.3	P	—>	—>		M	
1.4		P	—>		M	
1.5	P	—>	—>		M	
SECTIE 2 — Vliegmanoeuvres en -procedures						
2.1		P	—>		M	
2.2		P	—>			
2.3	P	—>	—>			
2.4		P	—>		M	
2.4.1		P	—>		M	
2.5	P	—>	—>		M	

MEERPILOOT/ ÉENPILOOT-GECERTIFICEERDE HELIKOPTERS	PRAKTISCHE OPLEIDING				VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF	
Manoeuvres/Procedures	FTD	FFS	H	Initialen van instructeur na voltooiing van de opleiding	Afgelegd in	
					FFS H	Initialen examinator na voltooiing test
2.5.1 Bochten met 30° dwarshelling, 180° tot 360° linksom en rechtsom, uitsluitend op instru- menten	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	
2.7.1 Doorstart of landing volgend op gesimuleerde motorstoring vóór LDP of DPBL		P	—>		M	
2.7.2 Landing volgend op gesimu- leerde 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	—>	—>			
3.5 Elektrisch systeem	P	—>	—>			
3.6 Hydraulisch systeem	P	—>	—>			
3.7 Besturings- en trimsysteem	P	—>	—>			
3.8 Systeem ter voorkoming van ijs- afzetting en ijsverwijdering	P	—>	—>			
3.9 Automatische piloot/stuurcom- mandosysteem	P	—>	—>			
3.10 Stabiliteitvergrotende apparatuur	P	—>	—>			

MEERPILOOT/ ÉÉNPILOOT-GECERTIFICEERDE HELIKOPTERS	PRAKTISCHE OPLEIDING				VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF		
	Manoeuvres/Procedures	FTD	FFS	H	Initialen van instructeur na voltooiing van de opleiding	Afgelegd in FFS H	Initialen examinator na voltooiing test
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, in- strumenten voor het Flight Ma- nagement System (vluchtregelsys- teem)	P	—>	—>				
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	—>	—>				
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	—>	—>				

MEERPILOOT/ ÉENPILOOT-GECERTIFICEERDE HELIKOPTERS	PRAKTISCHE OPLEIDING				VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF	
	Manoeuvres/Procedures	FTD	FFS	H	Initialen van instructeur na voltooiing van de opleiding	Afgelegd in FFS H
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*	—>*	—>*			
5.4 Nadering m.b.v. ILS tot aan de beslissingshoogte voor CAT I	p*	—>*	—>*			
5.4.1 Handmatig, zonder stuurcommandosysteem	p*	—>*	—>*		M*	
5.4.2 Handmatige precisienadering, met of zonder stuurcommandosysteem	p*	—>*	—>*		M*	
5.4.3 Met gekoppelde automatische piloot	p*	—>*	—>*			
5.4.4 Handmatig, 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*	

MEERPILOOT/ ÉENPILOOT-GECERTIFICEERDE HELIKOPTERS	PRAKTISCHE OPLEIDING				VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF		
	Manoeuvres/Procedures	FTD	FFS	H	Initialen van instructeur na voltooiing van de opleiding	Afgelegd in FFS H	Initialen examinator na voltooiing test
5.7 Autorotatie in IMC met ver- mogensherstel	p*	—>*	—>*			M*	
5.8 Herstellen vanuit ongewone vliegstanden	p*	—>*	—>*			M*	
SECTIE 6 — Gebruik van facultatieve uitrusting							
6 Gebruik van facultatieve uitrus- ting	P	—>	—>				

D. Specifieke eisen voor de categorie powered-lift luchtvaartuigen

1. 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 de volledige test/proef opnieuw afleggen. Een kandidaat die voor 5 items of minder zakt, moet die items opnieuw afleggen. Wanneer hij zakt voor een item van de herkansingstest/-proef, daarbij inbegrepen die items waarvoor hij bij een eerdere poging wel was geslaagd, moet de kandidaat de volledige test/proef opnieuw afleggen. Alle secties van de vaardigheidstest of bekwaamheidsproef moeten binnen de zes maanden zijn voltooid.

TOEGESTANE AFWIJINGEN BIJ DE VLIEGTEST

2. 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 op geen enkel moment twijfel bestaat over de succesvolle afloop van een procedure of manoeuvre;
 - procedures voor de onderlinge samenwerking van de bemanning en procedures voor de uitval van een bemanningslid te begrijpen en toe te passen; en
 - 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.
- 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	± 5°
precisienadering	halve schaaluitslag, azimut en glijpad

Koers:

normale operaties	± 5°
abnormale operaties/noodgevallen	± 10°

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	± 5°
abnormale operaties/noodgevallen	± 10°

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 OPLEIDING/VAARDIGHEIDSTEST/BEKWAAMHEIDSPROEF

4. De onderstaande symbolen betekenen het volgende:

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

5. De praktijkopleiding moet ten minste worden uitgevoerd op het opleidingsuitrustingsniveau aangegeven als (P), of kan worden uitgevoerd tot elk hoger uitrustingsniveau aangegeven met de pijl (—>).

6. De onderstaande afkortingen worden gehanteerd om de gebruikte opleidingsuitrusting aan te geven:

FFS = vluchtsimulator

FTD = vliegopleidingshulpmiddel

OTD = andere opleidingshulpmiddelen

PL = powered-lift luchtvaartuig.

- 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.
- Kandidaten voor een verlenging of hernieuwde afgifte van de bekwaamheidsproef voor typebevoegdverklaring voor powered-lift luchtvaartuigen moeten secties 1 t/m 5 afleggen, en sectie 6 en/of 7 indien van toepassing.
- 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 praktijkopleiding 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 OPLEIDING					VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAM- HEIDSPROEF	
					Initialen van instructeur na voltooi- ing van de opleiding	Afgelegd in FFS PL	Initialen examinator na voltooiing test
Manoeuvres/Procedures	OTD	FTD	FFS	PL			
SECTIE 1 — Voorbereidingen en controles vóór de vlucht							
1.1 Uitwendige visuele inspectie van het powered-lift luchtvaartuig; locatie van elk item 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 communicatiefrequenties	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							
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	—>				

CATEGORIE POWERED-LIFT LUCHTVAARTUIGEN	PRAKTISCHE OPLEIDING					VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAM- HEIDSPROEF	
					Initialen van instructeur na voltooi- ing van de opleiding	Afgelegd in FFS PL	Initialen examinator na voltooiing test
Manoeuvres/Procedures	OTD	FTD	FFS	PL			
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	
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	—>	—>			Alleen FFS	
2.4.1 Daling met windmilling in vleugelvliegtuigmodus (voor deze oefening mag geen luchtvaartuig worden gebruikt)		P	—>			Alleen FFS	
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							

CATEGORIE POWERED-LIFT LUCHTVAARTUIGEN	PRAKTISCHE OPLEIDING					VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAM- HEIDSPROEF	
	OTD	FTD	FFS	PL	Initialen van instructeur na voltooi- ing van de opleiding	Afgelegd in FFS PL	Initialen examinator na voltooiing test
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							
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 moeten minstens 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	—>	—>				
3.9 Automatische piloot/ stuurcommandosysteem	P	—>	—>				

CATEGORIE POWERED-LIFT LUCHTVAARTUIGEN	PRAKTISCHE OPLEIDING					VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAM- HEIDSPROEF	
					Initialen van instructeur na voltooi- ing van de opleiding	Afgelegd in FFS PL	Initialen examinator na voltooiing test
Manoeuvres/Procedures	OTD	FTD	FFS	PL			
3.10 Apparatuur voor het waarschuwen voor of het vermijden van overtrekken, en apparatuur ter verbetering van de stabiliteit	P	—>	—>				
3.11 Weerradar, radiohoogtemeter, transponder, grondnaderingswaar- schuwingsstelsel (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							
4 Abnormale en noodprocedures (mag worden voltooid in een FSTD indien gekwalificeerd voor de oefening)						M	Uit deze sectie moeten minstens 3 items worden gekozen
4.1 Brandbestrijding- soefeningen, 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	—>	—>			Alleen FFS	

CATEGORIE POWERED-LIFT LUCHTVAARTUIGEN	PRAKTISCHE OPLEIDING					VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAM- HEIDSPROEF	
	OTD	FTD	FFS	PL	Initialen van instructeur na voltooi- ing van de opleiding	Afgelegd in FFS PL	Initialen examinator na voltooiing test
Manoeuvres/Procedures							
4.4 Brandstof lozen (gesimuleerd, indien gepast)	P	—>	—>				
4.5 Windschering bij start en landing (voor deze oefening mag geen luchtvaartuig worden gebruikt)			P			Alleen FFS	
4.6 Gesimuleerde cabinedrukstoring/ nooddaling (voor deze oefening mag geen luchtvaartuig worden gebruikt)	P	—>	—>			Alleen FFS	
4.7 ACAS-incident (voor deze oefening mag geen luchtvaartuig worden gebruikt)	p	—>	—>			Alleen FFS	
4.8 Uitval van een bemanningslid	P	—>	—>				
4.9 Storingen in de aandrijving	p	—>	—>			Alleen FFS	
4.10 Herstel uit volledige overtrek (vermogen aan en uit) of na activeren van overtrekwaarschuwings- apparaat in klimvlucht, kruisvlucht en naderingsconfiguratie (voor deze oefening mag geen luchtvaartuig worden gebruikt)	P	—>	—>			Alleen FFS	
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*	

CATEGORIE POWERED-LIFT LUCHTVAARTUIGEN	PRAKTISCHE OPLEIDING					VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAM- HEIDSPROEF	
					Initialen van instructeur na voltooi- ing van de opleiding	Afgelegd in FFS PL	Initialen examinator na voltooiing test
Manoeuvres/Procedures	OTD	FTD	FFS	PL			
5.2 Naleven van vertrek- en aankomstroutes en ATC-instructies	p*	—>*	—>*			M*	
5.3 Wachtprocedures	p*	—>*	—>*				
5.4 Precisienadering tot een beslissingshoogte niet lager dan 60 m (200 ft)	p*	—>*	—>*				
5.4.1 Handmatig, zonder stuurcommandosysteem	p*	—>*	—>*			M* (enkel vaardigheids-test)	
5.4.2 Handmatig, 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 ofwel het landingsdoelpunt of verder tot de volledige voltooiing 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*	—>*	—>*				
5.6.2 Doorstart met een motor gesimuleerd buiten werking bij het bereiken van de DA/DH of MDA/MDH	p*					M*	

CATEGORIE POWERED-LIFT LUCHTVAARTUIGEN	PRAKTISCHE OPLEIDING					VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAM- HEIDSPROEF	
					Initialen van instructeur na voltooi- ing van de opleiding	Afgelegd in FFS PL	Initialen examinator na voltooiing test
Manoeuvres/Procedures	OTD	FTD	FFS	PL			
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)							
6 Extra autorisatie op een typebevoegdverklaring voor instrumentnaderingen tot aan een beslissingshoogte van minder dan 60 m (CAT II/III). De volgende manoeuvres en procedures zijn de minimale opleidingseisen 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)							
6.1 Afgebroken start op minimaal toegestane RVR		P	—>			M*	
6.2 ILS-naderingen onder gesimuleerde instrumentvliegomstandig- heden tot aan de van toepassing zijnde DH, gebruikmakend van vluchtgeleidings- systeem. Standaardprocedures voor onderlinge samenwerking van de bemanning (SOP's) moeten in acht worden genomen		P	—>	—>		M*	

CATEGORIE POWERED-LIFT LUCHTVAARTUIGEN	PRAKTISCHE OPLEIDING					VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAM- HEIDSPROEF	
					Initialen van instructeur na voltooi- ing van de opleiding	Afgelegd in FFS PL	Initialen examinator na voltooiing test
Manoeuvres/Procedures	OTD	FTD	FFS	PL			
6.3 Doorstart na naderingen zoals aangegeven in 6.2 bij het bereiken van DH. De opleiding 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	—>	—>		M*	
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	—>	—>			

E. Specifieke eisen voor de categorie luchtschepen

- 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 de volledige test/proef opnieuw afleggen. Een kandidaat die voor 5 items of minder zakt, moet die items opnieuw afleggen. Wanneer de kandidaat zakt voor een item van de herkansingstest/-proef, daarbij inbegrepen die items waarvoor hij bij een eerdere poging was geslaagd, moet hij de volledige test/proef opnieuw afleggen. Alle secties van de vaardigheidstest of bekwaamheidsproef moeten binnen de zes maanden zijn voltooid.

TOEGESTANE AFWIJKINGEN BIJ DE VLIEGTEST

- De kandidaat dient blijk te geven van de vaardigheid om:
 - het luchtschip binnen zijn limieten te bedienen;
 - alle manoeuvres soepel en nauwkeurig uit te voeren;
 - blijk te geven van goed inzicht en vliegerschap;

- iv) luchtvaartkundige kennis toe te passen;
 - v) te allen tijde het luchtvaartuig onder controle te houden zodat op geen enkel moment twijfel bestaat over de succesvolle afloop van een procedure of manoeuvre;
 - vi) procedures voor de onderlinge samenwerking van de bemanning en procedures voor de uitval van een bemanningslid te begrijpen en toe te passen; en
 - vii) 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 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	± 5°
precisienadering	halve schaaluitslag, azimut en glijpad

Koers:

normale operaties	± 5°
abnormale operaties/noodgevallen	± 10°

b) Limieten tijdens het VFR-vliegen

Hoogte:

in het algemeen	± 100 voet
-----------------	------------

Koers:

normale operaties	± 5°
abnormale operaties/noodgevallen	± 10°

INHOUD VAN DE OPLEIDING/VAARDIGHEIDSTEST/BEKWAAMHEIDSPROEF

4. De onderstaande symbolen betekenen het volgende:

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

5. De praktijkopleiding moet ten minste worden uitgevoerd op het opleidingsuitrustingsniveau aangegeven als (P), of kan worden uitgevoerd tot elk hoger uitrustingsniveau aangegeven met de pijl (→).

6. De onderstaande afkortingen worden gehanteerd om de gebruikte opleidingsuitrusting aan te geven:

FFS = vluchtsimulator

FTD = vliegopleidingshulpmiddel

OTD = andere opleidingshulpmiddelen

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 praktijkopleiding en 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 OPLEIDING					VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF	
	OTD	FTD	FFS	As	Initialen van instructeur na voltooiing van de opleiding	Afgelegd in FFS As	Initialen examiner na voltooiing test
SECTIE 1 — Voorbereidingen en controles vóór de vlucht							
1.1 Inspectie voorafgaand aan de vlucht				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 Afmeerprocedure en manoeuvreren boven de grond			P	—>		M	

LUCHTSCHIPCATEGORIE	PRAKTISCHE OPLEIDING					VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF	
	OTD	FTD	FFS	As	Initialen van instructeur na voltooiing van de opleiding	Afgelegd in FFS As	Initialen examiner na voltooiing test
1.5 Procedures en controles vóór 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	—>			
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 blanco gelaten							

LUCHTSCHIPCATEGORIE	PRAKTISCHE OPLEIDING					VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF		
	Manoeuvres/Procedures	OTD	FTD	FFS	As	Initialen van instructeur na voltooiing van de opleiding	Afgelegd in	Initialen examiner na voltooiing test
FFS As								
SECTIE 3 — Normale en abnormale werking van de volgende systemen en procedures								
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 moeten minstens 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	—>	—>	—>				
3.10 Stabiliteitvergroten- de apparatuur	P	—>	—>	—>				
3.11 Weerradar, radiohoogtemeter, transponder, grondnaderings- waarschuwings- systeem (indien aanwezig)	P	—>	—>	—>				
3.12 Landingsgestel	P	—>	—>	—>				

LUCHTSCHIPCATEGORIE	PRAKTISCHE OPLEIDING					VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF	
					Initialen van instructeur na voltooiing van de opleiding	Afgelegd in FFS As	Initialen examiner na voltooiing test
Manoeuvres/Procedures	OTD	FTD	FFS	As			
3.13 Hulpaggregaat (auxiliary power unit — APU)	P	—>	—>	—>			
3.14 Radio-, navigatie-uitrusting, instrumenten en Flight Management System (vluchtregelsysteem)	P	—>	—>	—>			
Opzettelijk blanco gelaten							
SECTIE 4 — Abnormale en noodprocedures							
4 Abnormale en noodprocedures (mag worden voltooid in een FSTD indien gekwalificeerd voor de oefening)						M	Uit deze sectie moeten minstens 3 items worden gekozen
4.1 Brandbestrijdings-oefeningen, 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	—>	—>	—>			
4.5 Storingen in de aandrijving/versnellingsbak	P	—>	—>	—>		Alleen FFS	
4.6 Andere noodprocedures zoals uiteengezet in het betreffende vlieghandboek	P	—>	—>	—>			

LUCHTSCHIPCATEGORIE	PRAKTISCHE OPLEIDING					VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF	
					Initialen van instructeur na voltooiing van de opleiding	Afgelegd in	Initialen examiner na voltooiing test
Manoeuvres/Procedures	OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
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*	—>*	—>*	—>*			
5.4 Precisienadering tot een beslissingshoogte niet lager dan 60 m (200 ft)	p*	—>*	—>*	—>*			
5.4.1 Handmatig, zonder stuurcommandosysteem	p*	—>*	—>*	—>*		M* (alleen vaardigheidstest)	
5.4.2 Handmatig, 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 voltooiing van de afgebroken-naderingsprocedure	p*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.5 Niet-precisienadering tot aan de minimumdalingshoogte (MDA/H)	p*	—>*	—>*	—>*		M*	

LUCHTSCHIPCATEGORIE	PRAKTISCHE OPLEIDING				Initialen van instructeur na voltooiing van de opleiding	VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF	
	OTD	FTD	FFS	As		Afgelegd in FFS As	Initialen examiner na voltooiing test
Manoeuvres/Procedures							
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)							
6 Extra autorisatie op een typebevoegdverklaring voor instrumentnaderingen tot aan een beslissingshoogte van minder dan 60 m (CAT II/III). De volgende manoeuvres en procedures zijn de minimale opleidingseisen 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 luchtvaartuig die nodig is voor typecertificatie van instrumentnaderingen tot een DH van minder dan 60 m (200 ft).							

LUCHTSCHIPCATEGORIE	PRAKTISCHE OPLEIDING					VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF	
	OTD	FTD	FFS	As	Initialen van instructeur na voltooiing van de opleiding	Afgelegd in FFS As	Initialen examiner na voltooiing test
6.1 Afgebroken start op minimaal toegestane RVR		P	—>			M*	
6.2 ILS-naderingen Onder gesimuleerde instrumentvliegomstandigheden tot aan de van toepassing zijnde DH, gebruikmakend van vluchtgeleidings-systeem. Standaardprocedures voor onderlinge samenwerking van de bemanning (SOP's) moeten in acht worden genomen		P	—>			M*	
6.3 Doorstart Na naderingen zoals aangegeven in 6.2 bij het bereiken van DH. De opleiding 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	—>			M*	
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*	

LUCHTSCHIPCATEGORIE	PRAKTISCHE OPLEIDING					VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF	
					Initialen van instructeur na voltooiing van de opleiding	Afgelegd in	Initialen examiner na voltooiing test
Manoeuvres/Procedures	OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
SECTIE 7 — Facultatieve uitrusting							
7 Gebruik van facultatieve uitrusting		P	—>				

BIJLAGE II

VOORWAARDEN VOOR DE CONVERSIE VAN BESTAANDE NATIONALE BEWIJZEN VAN BEVOEGDHEID EN BEVOEGDVERKLARINGEN VOOR VLEUGELVLIEGTUIGEN EN HELIKOPTERS

A. VLEUGELVLIEGTUIGEN

1. Bewijzen van bevoegdheid

Een bevoegdheidsbewijs afgegeven door een lidstaat in overeenstemming met de nationale eisen moet worden geconverteerd in een bewijs van bevoegdheid conform deel FCL op voorwaarde dat de kandidaat voldoet aan de volgende eisen:

- voor ATPL(A) en CPL(A), als bekwaamheidsproef 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;
- blijk geven van voldoende kennis over de betreffende delen van deel OPS en deel FCL;
- blijk geven van taalvaardigheid in overeenstemming met FCL.055;
- voldoen aan de eisen in de onderstaande tabel:

Nationaal bevoegdheidsbewijs	Totaal aantal uren pilootvaring	Overige eisen	Vervangend bevoegdheidsbewijs conform deel FCL en voorwaarden (waar van toepassing)	Schrappen van voorwaarden	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(A)	> 1 500 als PIC op meerpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen	Geen	ATPL(A)	Niet van toepassing	(a)
ATPL(A)	> 1 500 op meerpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen	Geen	als in (c)(4)	als in (c)(5)	(b)
ATPL(A)	> 500 op meerpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen	Blijk geven van voldoende kennis over vluchtplanning en -prestaties zoals vereist door FCL.515	ATPL(A), met typebevoegdverklaring beperkt tot tweede bestuurder	Aantonen van geschiktheid om te functioneren als PIC zoals vereist door aanhangsel 9 van deel FCL	(c)
CPL/IR(A) en geslaagd voor een ICAO ATPL-theorietest in de lidstaat die het bevoegdheidsbewijs afgeeft		i) Blijk geven van voldoende kennis over vluchtplanning en -prestaties zoals vereist door FCL.310 en FCL.615, punt b); ii) voldoen aan overige eisen van FCL.720.A, punt c)	CPL/IR(A) met toekenning ATPL-theorie	Niet van toepassing	(d)
CPL/IR(A)	> 500 op meerpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen, of bij meerpiloot-bediening op éénpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen CS-23-commutercategorie of gelijkwaardig overeenkomstig 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 bevoegdheidsbewijs afgeeft (*); ii) voldoen aan overige eisen van FCL.720.A, punt c)	CPL/IR(A) met toekenning ATPL-theorie	Niet van toepassing	(e)

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(A)	> 500 als PIC op éénpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen	Geen	CPL/IR(A) met type-/klasse-bevoegdverklaring beperkt tot éénpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen		(f)
CPL/IR(A)	< 500 als PIC op éénpiloot-gecertificeerde vliegtuigen	Blijk geven van voldoende kennis van vluchtplanning en -prestaties voor CPL/IR-niveau	als in (4)(f)	Verkrijgen van typebevoegdverklaring voor meerpiloten conform deel FCL	(g)
CPL(A)	> 500 als PIC op éénpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen	Aantekening voor nachtvliegen, indien van toepassing	CPL(A) met type-/klassebevoegdverklaring beperkt tot éénpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen		(h)
CPL(A)	< 500 als PIC op éénpiloot-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, punt b)	(j)
PPL(A)	≥ 70 uur op vleugelvliegtuigen	Het gebruik van radionavigatie-hulpmiddelen aantonen	PPL(A)		(k)

(*) Van CPL-houders die reeds in het bezit zijn van een typebevoegdverklaring voor een meerpiloot-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), onder i), van bovenstaande tabel.

2. Certificaten als instructeur

Een certificaat van instructeur afgegeven door een lidstaat in overeenstemming met de nationale eisen moet worden geconverteerd 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 geconverteerd 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)	> 1 500 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 vluchtsimulatorgedeelte van de toepasselijke typebevoegdverklaringsopleiding inclusief MCC hebben voltooid.	SFI(A)
SFI(A)	3 jaar recente ervaring als SFI	Het vluchtsimulatorgedeelte 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 geconverteerd 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(A)	> 500 uur als bestuurder van SPA's	i) Houder zijn of zijn geweest van een bevoegdheidsbewijs afgegeven door een lidstaat; ii) De bekwaamheidsproef hebben afgerond in overeenstemming met aanhangsel 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 aanhangsel 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 geconverteerd in een bewijs van bevoegdheid conform deel FCL op voorwaarde dat de kandidaat voldoet aan de volgende eisen:

- 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;
- blijk geven van voldoende kennis over de betreffende delen van deel OPS en deel FCL;
- blijk geven van taalvaardigheid in overeenstemming met FCL.055;

d) voldoen aan de eisen in de onderstaande tabel:

Nationaal bevoegdheidsbewijs	Totaal aantal uren vliegervaring	Overige eisen	Vervangend bevoegdheidsbewijs conform deel FCL en voorwaarden (waar van toepassing)	Schrappen van voorwaarden	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(H) geldige IR(H)	> 1 000 als PIC op meervlieger-gecertificeerde helikopters	Geen	ATPL(H) en IR	Niet van toepassing	(a)
ATPL(H) geen IR(H)-bevoegdheden	> 1 000 als PIC op meervlieger-gecertificeerde helikopters	Geen	ATPL(H)		(b)
ATPL(H) geldige IR(H)	> 1 000 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 aanhangsel 9 van deel FCL	(c)
ATPL(H) geen IR(H)-bevoegdheden	> 1 000 op meervlieger-gecertificeerde helikopters	Geen	ATPL(H)-typebevoegd-verklaring beperkt tot tweede bestuurder	Aantonen van geschiktheid om te functioneren als PIC zoals vereist door aanhangsel 9 van deel FCL	(d)
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, punt 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)-theoretetst in de lidstaat die het bevoegdheidsbewijs afgeeft		i) Blijk geven van voldoende kennis over vluchtplanning en -prestaties zoals vereist door FCL.310 en FCL.615, punt b); ii) voldoen aan overige eisen van FCL.720.H, punt b)	CPL/IR(H) met toekenning ATPL(H)-theorie, op voorwaarde dat de ICAO ATPL(H)-theoretetst op het ATPL-niveau conform deel FCL wordt beoordeeld	Niet van toepassing	(g)
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 bevoegdheidsbewijs afgeeft (*); ii) voldoen aan overige eisen van FCL.720.H, punt b)	CPL/IR(H) met toekenning deel FCL ATPL(H)-theorie	Niet van toepassing	(h)

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(H)	> 500 als PIC op éérvlieger-gecertificeerde helikopters	Geen	CPL/IR(H) met typebevoegdverklaring beperkt tot éérvlieger-gecertificeerde helikopters	Verkrijgen van typebevoegdverklaring voor meervliegers zoals vereist door deel FCL	(i)
CPL/IR(H)	< 500 als PIC op éérvlieger-gecertificeerde helikopters	Blijk geven van voldoende kennis over vluchtplanning en -prestaties zoals vereist door FCL.310 en FCL.615, punt b)	als in (4)(i)		(j)
CPL(H)	> 500 als PIC op éérvlieger-gecertificeerde helikopters	Bevoegdverklaring voor nachtvliegen	CPL(H) met typebevoegdverklaring beperkt tot éérvlieger-gecertificeerde helikopters		(k)
CPL(H)	< 500 als PIC op éérvlieger-gecertificeerde helikopters	Bevoegdverklaring voor nachtvliegen blijk 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 éérvlieger-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 éérvlieger-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)
PPL/IR(H)	≥ 75 uur in overeenstemming met IFR	Bevoegdverklaring 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, punt b)	(o)
PPL (H)	≥ 75 uur op helikopters	Het gebruik van radionavigatie-hulpmiddelen demonstreren	PPL (H)		(p)

(*) Van CPL-houders die reeds in het bezit zijn van een typebevoegdverklaring voor een meervlieger-gecertificeerd vleugelvlugtuig, 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), onder i), van bovenstaande tabel.

2. Certificaten als instructeur

Een certificaat van instructeur afgegeven door een lidstaat in overeenstemming met de nationale eisen moet worden geconverteerd 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 geconverteerd 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)	> 1 000 uur als bestuurder van MPH's	i) Houder zijn of zijn geweest van een CPL, MPL of ATPL afgegeven door een lidstaat; ii) Het vluchtsimulatorgedeelte 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 geconverteerd 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 bevoegdheidsbewijs afgegeven door een lidstaat; ii) De bekwaamheidsproef hebben afgerond in overeenstemming met aanhangsel 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 aanhangsel 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

**VOORWAARDEN 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 bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago 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 op het grondgebied van de lidstaten verblijven, in het land waar de exploitant waarvoor ze vliegen of beogen te vliegen zijn hoofdkantoor heeft.

2. De validatieperiode van een bewijs van bevoegdheid mag niet langer zijn dan één 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 bevoegdheidsbewijs conform deel FCL uit te reiken.

De houders van een bewijs van bevoegdheid dat door een lidstaat is aanvaard, 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:
- 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;
 - aantonen dat kennis van de desbetreffende onderdelen van deel OPS en deel FCL is verkregen;
 - blijk geven van kennis van de Engelse taal overeenkomstig FCL.055;
 - houder zijn van een geldige medische verklaring van klasse 1 conform deel Medisch;
 - in het geval van vleugelvliegtuigen, voldoen aan de eisen wat betreft ervaring uiteengezet in de onderstaande tabel:

Bevoegdheidsbewijs	Totaal aantal uren vliegervaring	Bevoegdheden	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(A)	> 1 500 uur als PIC op meervlieger-gecertificeerde vleugelvliegtuigen	Commercieel luchtvervoer in meervlieger-gecertificeerde vleugelvliegtuigen als PIC	(a)
ATPL(A) of CPL(A)/IR (*)	> 1 500 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	> 1 000 uur als PIC in commercieel luchtvervoer sinds het behalen van een IR	Commercieel luchtvervoer in éénvlieger-gecertificeerde vleugelvliegtuigen als PIC	(c)
CPL(A)/IR	> 1 000 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 twaalf maanden	Uitoefening van bevoegdheden in vleugelvliegtuigen in andere operaties dan voor commercieel luchtvervoer	(e)

(1)	(2)	(3)	
CPL(A)	> 1 500 uur als PIC in commercieel luchtvervoer, inclusief 500 uur op watervliegtuigen	Commercieel luchtvervoer in éénvlieger-gecertificeerde vleugelvliegtuigen als PIC	(f)

(*) 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	> 1 000 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	> 1 000 uur als PIC op meervlieger-gecertificeerde helikopters	Commercieel luchtvervoer in meervlieger-gecertificeerde helikopters als PIC in VFR-operaties	(b)
ATPL(H) geldige IR	> 1 000 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	> 1 000 uur als bestuurder op meervlieger-gecertificeerde helikopters	Commercieel luchtvervoer in meervlieger-gecertificeerde helikopters als tweede bestuurder in VFR-operaties	(d)
CPL(H)/IR (*)	> 1 000 uur als bestuurder op meervlieger-gecertificeerde helikopters	Commercieel luchtvervoer in meervlieger-gecertificeerde helikopters als tweede bestuurder	(e)
CPL(H)/IR	> 1 000 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 twaalf 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-bevoegdheidsbewijzen 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:
- 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 aanhangsel 7 en aanhangsel 9 van deel FCL;
 - aantonen dat hij/zij voldoende kennis heeft verworven over luchtvaartwetgeving, weercodes voor de luchtvaart, vluchtplanning en -prestatie (IR) en menselijke prestaties;
 - blijk geven van kennis van de Engelse taal overeenkomstig FCL.055;
 - houder zijn van ten minste een geldige medische verklaring van klasse 2 conform bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago;
 - 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 bevoegdheidsbewijs van belang zijn;
 - d) houder zijn van ten minste een medische verklaring van klasse 2 conform bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago;
 - 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 bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago door een derde land voor maximaal twaalf 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, medisch certificaat en bijbehorende bevoegdverklaringen of kwalificaties afgegeven conform bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago;
 - 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 testvluchten.

B. CONVERSIE VAN BEWIJZEN VAN BEVOEGDHEID

1. Een bewijs van bevoegdheid voor PPL/BPL/SPL, een CPL of ATPL dat door een derde land is afgegeven conform de eisen van bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago, mag door de bevoegde autoriteit van een lidstaat worden geconverteerd in een deel FCL PPL/BPL/SPL met een klasse- of typebevoegdverklaring voor éénvliegers.

De houder moet een aanvraag indienen bij de bevoegde autoriteit van de lidstaat waar hij 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 medisch certificaat van klasse 2, afgegeven conform deel Medisch;
 - e) blijk 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 dat door een derde land is afgegeven, mag worden genoteerd op een bevoegdheidsbewijs 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;
 - c) als vlieger regelmatig actief is;

d) 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 3 175 kg, 100 uur vliegervaring als bestuurder in dat type;
 - iv) voor alle andere helikopters, 350 uur vliegervaring als bestuurder in die klasse.
-

BIJLAGE IV

[PART-MED]

SUBDEEL A

ALGEMENE EISEN

DEEL 1

*Algemeen***MED.A.001 Bevoegde autoriteit**

In dit deel wordt verstaan onder de bevoegde autoriteit:

- a) voor luchtvaartgeneeskundige centra:
 - 1) de autoriteit aangewezen door de lidstaat waar het hoofdkantoor van het luchtvaartgeneeskundig centrum gevestigd is;
 - 2) het Agentschap, indien het luchtvaartgeneeskundig centrum in een derde land is gevestigd;
- b) voor bevoegde keuringsartsen:
 - 1) de autoriteit die is aangewezen door de lidstaat waar het hoofdkantoor van de bevoegde keuringsartsen is gevestigd;
 - 2) de autoriteit die is aangewezen door de lidstaat waar de bevoegde keuringsarts het certificaat aanvraagt, indien het hoofdkantoor van een bevoegde keuringsarts in een derde land is gevestigd;
- c) voor huisartsen, de autoriteit die is aangewezen door de lidstaat waaraan de huisarts zijn activiteiten aanmeldt;
- d) voor bedrijfsartsen die de medische geschiktheid van cabinebemanning beoordelen, de autoriteit die is aangewezen door de lidstaat waar de bedrijfsarts zijn activiteiten aanmeldt.

MED.A.005 Toepassingsgebied

In dit deel worden de eisen vastgesteld voor:

- a) de afgifte, geldigheid, verlenging en hernieuwde afgifte van het medisch certificaat die vereist is voor de uitoefening van de rechten van een bewijs van bevoegdheid als vlieger of die van leerlingvlieger;
- b) de medische geschiktheid van cabinebemanning;
- c) de certificering van bevoegde keuringsartsen; en
- d) de kwalificatie van huisartsen en bedrijfsartsen.

MED.A.010 Definities

In dit deel wordt verstaan onder:

- „erkende medische conclusie”: een conclusie die in het voorliggende geval wordt getrokken door een of meer door de bevoegde autoriteit aanvaarde medische deskundigen op basis van objectieve en niet-discriminerende criteria, zo nodig in overleg met de vluchtuitvoeringsafdeling of andere deskundigen;
- „beoordeling”: de conclusie aangaande de medische geschiktheid van een persoon gebaseerd op de evaluatie van de medische geschiedenis van die persoon en/of luchtvaartgeneeskundige onderzoeken zoals in dit deel worden vereist en indien nodig nadere onderzoeken, en/of medische tests waaronder, maar niet beperkt tot, ecg, bloeddrukmeting, bloedtests, röntgenonderzoek;
- „kleurveilig”: het vermogen van de aanvrager om gemakkelijk de kleuren te onderscheiden die in de luchtvaartnavigatie worden gebruikt en gekleurde luchtvaartlichten correct te identificeren;
- „oogspecialist”: een oogarts of een optometrist die is gekwalificeerd in optometrie en opgeleid om pathologische aandoeningen te herkennen;

- „onderzoek”: een inspectie, palpatie, percussie, auscultatie of ander onderzoeksmiddel, voor het stellen van een ziektediagnosen;
- „beoordeling”: nader onderzoek van een vermoedelijke pathologische aandoening van een aanvrager door middel van onderzoeken en tests om de aan- of afwezigheid van een medische aandoening na te gaan;
- „bewijs van bevoegdheid verlenende autoriteit”: de bevoegde autoriteit van de lidstaat dat het bewijs van bevoegdheid verstrekt, of waar een persoon de verstrekking van een bewijs van bevoegdheid aanvraagt, of, wanneer een persoon de verstrekking van een bewijs van bevoegdheid nog niet heeft aangevraagd, de bevoegde autoriteit in overeenstemming met dit deel;
- „beperking”: een voorwaarde aangetekend op het medisch certificaat, het bewijs van bevoegdheid of het medische rapport voor cabinebemanning, waaraan dient te worden voldaan tijdens de uitoefening van de rechten verbonden aan het bewijs van bevoegdheid of het attest voor cabinebemanning;
- „Refractieafwijking”: de afwijking van emmetropie gemeten in dioptrie in de meest ametropische meridiaan, gemeten met behulp van standaardmethoden.

MED.A.015 Medisch beroepsgeheim

Alle personen die betrokken zijn bij medisch onderzoek, beoordeling en certificering dienen te waarborgen dat het medisch beroepsgeheim te allen tijde wordt gerespecteerd.

MED.A.020 Vermindering van medische geschiktheid

- a) Houders van bewijzen van bevoegdheid mogen op geen enkel moment de rechten verbonden aan hun bewijs van bevoegdheid en bijbehorende bevoegdverklaringen of certificaten uitoefenen wanneer zij:
- 1) zich bewust zijn van een vermindering van hun medische geschiktheid die ertoe zou kunnen leiden dat ze niet langer in staat zijn om deze rechten veilig uit te oefenen;
 - 2) voorgeschreven of niet voorgeschreven medicatie nemen of gebruiken die een veilige uitoefening van de aan het bewijs van bevoegdheid verbonden bevoegdheden kan beïnvloeden;
 - 3) een medische, operatieve of andere behandeling ondergaan die de vluchtveiligheid kan beïnvloeden.
- b) Daarnaast dienen houders van een bewijs van bevoegdheid direct luchtvaartgeneeskundig advies in te winnen wanneer zij:
- 1) een operatie of invasieve ingreep hebben ondergaan;
 - 2) met het regelmatig gebruik van medicatie zijn begonnen;
 - 3) significant persoonlijk letsel hebben opgelopen dat ertoe heeft geleid dat ze niet meer als lid van de vliegtuigbemanning kunnen functioneren;
 - 4) aan een ernstige ziekte hebben geleden die ertoe heeft geleid dat ze niet meer als lid van de vliegtuigbemanning kunnen functioneren;
 - 5) zwanger zijn;
 - 6) in een ziekenhuis of medische kliniek zijn opgenomen;
 - 7) voor het eerst corrigerende lenzen nodig hebben.
- c) In deze gevallen:
- 1) moeten houders van medische certificaten klasse 1 en klasse 2 het advies inwinnen van een luchtvaartgeneeskundig centrum of bevoegd keuringsarts. Het luchtvaartgeneeskundig centrum of de bevoegde keuringsarts moet de medische geschiktheid van de houders van bewijs van bevoegdheid beoordelen en beslissen of ze geschikt zijn om de uitoefening van hun bevoegdheden te hervatten;
 - 2) moeten houders van medische certificaten voor LAPL het advies inwinnen van een luchtvaartgeneeskundig centrum of bevoegde keuringsarts of de huisarts die het medisch certificaat heeft ondertekend. Het luchtvaartgeneeskundig centrum, de bevoegde keuringsarts of de huisarts moet de medische geschiktheid van de houders van het bewijs van bevoegdheid beoordelen en beslissen of ze geschikt zijn om de uitoefening van hun bevoegdheden te kunnen hervatten.

- d) Cabinebemanning mag geen werkzaamheden aan boord van een luchtvaartuig uitvoeren en, indien van toepassing, niet de bevoegdheden verbonden aan hun attest voor cabinebemanning uitoefenen wanneer ze zich bewust zijn van een vermindering van hun medische geschiktheid, zodanig dat dit ertoe zou kunnen leiden dat zij niet langer hun veiligheidstaken en verantwoordelijkheden kunnen uitvoeren.
- e) Daarnaast moet cabinebemanning, indien er sprake is van een medische situatie zoals genoemd in punt b), onder 1) tot en met 5), direct het advies inwinnen van een bevoegdkeuringsarts, luchtvaartgeneeskundig centrum of bedrijfsarts, al naar gelang wat van toepassing is. De bevoegde keuringsarts, het luchtvaartgeneeskundig centrum of de bedrijfsarts moet de medische geschiktheid van de cabinebemanning beoordelen en beslissen of ze geschikt zijn om hun veiligheidstaken te kunnen hervatten.

MED.A.025 Verplichtingen van luchtvaartgeneeskundige centra, bevoegde keuringsartsen, huisartsen en bedrijfsartsen

- a) Bij het uitvoeren van medische onderzoeken en/of beoordelingen moeten luchtvaartgeneeskundige centra, bevoegde keuringsartsen, huisartsen en bedrijfsartsen:
- 1) ervoor zorgen dat de communicatie met de persoon zonder taalbarrières tot stand kan komen;
 - 2) de persoon wijzen op de gevolgen van het afgeven van onvolledige, inaccurate of valse verklaringen over hun medische geschiedenis.
- b) Na afronding van de luchtvaartmedische onderzoeken en/of beoordeling moeten het luchtvaartgeneeskundig centrum, de bevoegde keuringsarts, huisarts en bedrijfsarts:
- 1) de persoon adviseren of deze geschikt of ongeschikt is of doorverwijzen naar de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft het luchtvaartgeneeskundig centrum of de bevoegde keuringsarts voor zover van toepassing;
 - 2) de persoon op de hoogte stellen van een eventuele beperking die de vliegopleiding of de bevoegdheden verbonden aan het bewijs van bevoegdheid of het attest voor cabinebemanning kan beperken;
 - 3) personen die ongeschikt zijn bevonden in kennis stellen van hun recht op een tweede beoordeling; en
 - 4) in het geval van aanvragers van een medisch certificaat, direct een ondertekend of elektronisch gewaarmerkt verslag, met inbegrip van het beoordelingsresultaat en een kopie van het medisch certificaat, indienen bij de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft.
- c) Luchtvaartgeneeskundige centra, bevoegde keuringsartsen, huisartsen en bedrijfsartsen bewaren de dossiers met de details van medische onderzoeken en beoordelingen die zijn uitgevoerd in overeenstemming met dit deel en de resultaten ervan in overeenstemming met de nationale wetgeving.
- d) Indien nodig voor medische certificering en/of overzichtstaken dienen luchtvaartgeneeskundige centra, bevoegde keuringsartsen, huisartsen en bedrijfsartsen op verzoek alle luchtvaartmedische dossiers en verslagen, en eventuele andere relevante informatie, in bij de medische beoordelaar van de bevoegde autoriteit.

DEEL 2

Eisen voor medische certificaten

MED.A.030 Medische certificaten

- a) Een leerlingpiloot mag niet solo vliegen tenzij hij over een medisch certificaat beschikt dat voor het betreffende bewijs van bevoegdheid vereist is.
- b) Aanvragers en houders van een bewijs van bevoegdheid voor het besturen van lichte vliegtuigen (LAPL) dienen ten minste over een medisch certificaat voor LAPL te beschikken.
- c) Aanvragers en houders van een bewijs van bevoegdheid als privévlieger (PPL), een bewijs van bevoegdheid als zweefvlieger (SPL) of als bestuurder van luchtballons (BPL) dienen ten minste over een medisch certificaat klasse 2 te beschikken.
- d) Aanvragers en houders van een SPL of een BPL die zich bezighouden met commerciële zweef- of ballonvluchten moeten minstens over een medisch certificaat klasse 2 beschikken.
- e) Indien aan een PPL of LAPL een nachtklassering wordt toegevoegd, mag de houder van het bewijs van bevoegdheid niet kleurenblind zijn.
- f) Aanvragers en houders van een bewijs van bevoegdheid als beroepsvlieger (CPL), meervlieger (MPL) of verkeersvlieger (ATPL) moeten over een medisch certificaat klasse 1 beschikken.
- g) Indien aan een PPL een bevoegdverklaring instrumentvliegen wordt toegevoegd, moet de houder van het bewijs van bevoegdheid audiometrisch onderzoek met zuivere tonen ondergaan in overeenstemming met de periodiciteit en de norm die voorgeschreven is voor houders van medische certificaten klasse 1.
- h) Een houder van een bewijs van bevoegdheid mag op geen enkel moment over meer dan één medisch certificaat beschikken dat in overeenstemming met dit deel is verstrekt.

MED.A.035 Aanvraag van een medisch certificaat

- a) Aanvragen van een medisch certificaat moeten worden ingediend in een door de bevoegde autoriteit vastgestelde opmaak.
- b) Aanvragers van een medisch certificaat voorzien het luchtvaartgeneeskundig centrum, respectievelijk de bevoegde keuringsarts of huisarts van:
 - 1) een identiteitsbewijs;
 - 2) een ondertekende verklaring:
 - i) van medische feiten betreffende hun medische geschiedenis;
 - ii) of ze eerder een onderzoek voor een medisch certificaat hebben ondergaan en zo ja, door wie en met welk resultaat;
 - iii) of ze ooit als ongeschikt zijn beoordeeld of van hen ooit een medisch certificaat geschorst of ingetrokken is geweest.
- c) In geval van verlenging of hernieuwde afgifte van het medisch certificaat dienen aanvragers dit medisch certificaat voorafgaand aan de relevante onderzoeken te tonen aan het luchtvaartgeneeskundig centrum, de bevoegde keuringsarts of de huisarts.

MED.A.040 Afgifte, verlenging en hernieuwde afgifte van medische certificaten

- a) Een medisch certificaat mag uitsluitend worden afgegeven, verlengd of hernieuwd afgegeven als de vereiste medische onderzoeken zijn afgerond en de aanvrager als geschikt is beoordeeld.
- b) Eerste afgifte
 - 1) Medische certificaten klasse 1 worden door een luchtvaartgeneeskundig centrum afgegeven.
 - 2) Medische certificaten klasse 2 worden door een luchtvaartgeneeskundig centrum of een bevoegde keuringsarts afgegeven.
 - 3) Medische certificaten voor LAPL worden afgegeven door een luchtvaartgeneeskundig centrum, een bevoegde keuringsarts of een huisarts, indien dit is toegestaan bij de nationale wetgeving van de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft.
- c) Verlenging en hernieuwde afgifte
 - 1) Medische certificaten klasse 1 en klasse 2 worden verlengd of hernieuwd afgegeven door een luchtvaartgeneeskundig centrum of een bevoegde keuringsarts.
 - 2) Medische certificaten voor LAPL worden verlengd of hernieuwd afgegeven door een luchtvaartgeneeskundig centrum, een bevoegde keuringsarts of een huisarts, indien dit is toegestaan bij de nationale wetgeving van de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft.
- d) Het luchtvaartgeneeskundig centrum, de bevoegde keuringsarts of huisarts mogen uitsluitend een medisch certificaat afgeven, verlengen of hernieuwd afgeven indien:
 - 1) de aanvrager een volledige medische geschiedenis heeft overgelegd alsmede indien geëist door het luchtvaartgeneeskundig centrum, de keuringsarts of de huisarts, voor zover van toepassing de resultaten van medische onderzoeken en tests uitgevoerd door de huisarts van de aanvrager of eventuele medische specialisten;
 - 2) zij de luchtvaartmedische beoordeling hebben uitgevoerd op basis van de luchtvaartmedische onderzoeken en tests die voor het relevante medische certificaat vereist zijn om na te gaan of de aanvrager aan alle relevante eisen van dit deel voldoet.
- e) De bevoegde keuringsarts, het luchtvaartgeneeskundig centrum of, in het geval van verwijzing, de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft, kan van de aanvrager verlangen aanvullende medische onderzoeken en beoordelingen te ondergaan, indien hiertoe klinisch aanleiding bestaat.
- f) De autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft, mag een medisch certificaat afgeven dan wel opnieuw afgeven, indien:
 - 1) een geval is doorverwezen;
 - 2) deze heeft vastgesteld dat correcties van de informatie op het certificaat noodzakelijk zijn.

MED.A.045 Geldigheid, verlenging en hernieuwde afgifte van medische certificaten**a) Geldigheid**

- 1) Medische certificaten klasse 1 zijn geldig voor de duur van twaalf maanden.
- 2) De geldigheidsduur van medische certificaten klasse 1 wordt tot zes maanden beperkt voor houders van bewijs van bevoegdheid die:
 - i) commerciële passagiers vluchten uitvoeren op een-vlieger gecertificeerd luchtvaartuig en die de leeftijd van 40 hebben bereikt;
 - ii) de leeftijd van 60 hebben bereikt.
- 3) Medische certificaten klasse 2 zijn geldig voor de duur van:
 - i) 60 maanden tot de houder van bewijs van bevoegdheid de leeftijd van 40 bereikt. Een medisch certificaat dat wordt verstrekt vóór het bereiken van de leeftijd van 40 is niet meer geldig wanneer de houder van bewijs van bevoegdheid de leeftijd van 42 bereikt;
 - ii) 24 maanden in de leeftijdscategorie van 40-50 jaar. Een medisch certificaat dat wordt verstrekt vóór het bereiken van de leeftijd van 50 is niet meer geldig wanneer de houder van het bewijs van bevoegdheid de leeftijd van 51 bereikt; en
 - iii) twaalf maanden voor de houder van het bewijs van bevoegdheid ouder dan 50 jaar.
- 4) Medische certificaten voor LAPL zijn geldig voor de duur van:
 - i) 60 maanden tot de houder van het bewijs van bevoegdheid de leeftijd van 40 bereikt. Een medisch certificaat dat wordt verstrekt vóór het bereiken van de leeftijd van 40 is niet meer geldig wanneer de houder van het bewijs van bevoegdheid de leeftijd van 42 bereikt;
 - ii) 24 maanden voor de houder van het bewijs van bevoegdheid ouder dan 40 jaar.
- 5) De geldigheidsduur van een medisch certificaat, met inbegrip van bijbehorend onderzoek of speciale beoordeling, wordt:
 - i) bepaald door de leeftijd van de aanvrager op de datum waarop het medisch onderzoek plaatsvindt; en
 - ii) in het geval van eerste afgifte en hernieuwde afgifte berekend vanaf de datum van het medisch onderzoek, en in het geval van verlenging vanaf de vervaldatum van het voorgaande medisch certificaat.

b) Verlenging

Onderzoeken en/of beoordelingen voor de verlenging van een medisch certificaat mogen worden uitgevoerd tot 45 dagen voor de vervaldatum van het medisch certificaat.

c) Hernieuwde afgifte

- 1) Indien de houder van een medisch certificaat niet aan (b) voldoet, is een onderzoek en/of beoordeling voor hernieuwde afgifte vereist.
- 2) In het geval van medische certificaten klasse 1 en klasse 2:
 - i) indien het medisch certificaat meer dan 2 jaar is verlopen, mag het luchtvaartgeneeskundig centrum of de bevoegde keuringsarts het onderzoek voor hernieuwde afgifte uitsluitend uitvoeren na beoordeling van de luchtvaartmedische dossiers van de aanvrager;
 - ii) indien het medisch certificaat meer dan 5 jaar is verlopen, zijn de onderzoekseisen voor eerste afgifte van toepassing en wordt de beoordeling gebaseerd op de verlengingseisen.
- 3) In het geval van medische certificaten voor LAPL, moet het luchtvaartgeneeskundig centrum, de bevoegde keuringsarts of de huisarts de medische geschiedenis van de aanvrager beoordelen en het luchtvaartmedische onderzoek en/of de luchtvaartmedische beoordeling uitvoeren in overeenstemming met MED.B.095.

MED.A.050 Doorverwijzing

- a) Als een aanvrager van een klasse 1 of klasse 2 medisch certificaat wordt doorverwezen naar de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft overeenkomstig MED.B.001, draagt het luchtvaartgeneeskundige centrum of de bevoegde keuringsarts de relevante medische documenten over aan de deze autoriteit.

- b) Als een aanvrager voor een medisch attest voor LAPL in overeenstemming met MED.B.001 naar een bevoegde keuringsarts of luchtvaartgeneeskundig centrum wordt doorverwezen, draagt de huisarts de desbetreffende medische documenten over aan het luchtvaartgeneeskundig centrum of de bevoegde keuringsarts.

SUBDEEL B

EISEN VOOR MEDISCHE CERTIFICATEN VOOR BESTUURDERS VAN LUCHTVAARTUIGEN

DEEL 1

Algemeen

MED.B.001 Beperkingen van medische certificaten

a) *Beperkingen van medische certificaten klasse 1 en klasse 2*

- 1) Als de aanvrager niet volledig voldoet aan de eisen voor het medisch certificaat van de betreffende klasse maar het niet waarschijnlijk wordt geacht dat de vliegveiligheid daardoor in gevaar komt, moet het luchtvaartgeneeskundig centrum of de bevoegde keuringsarts:
 - i) in het geval van aanvragers van een medisch certificaat klasse 1, de beslissing over geschiktheid van de aanvrager overeenkomstig dit subdeel doorverwijzen naar een autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft;
 - ii) in gevallen waarbij niet is voorzien in een doorverwijzing naar de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft overeenkomstig dit subdeel, beoordelen of de aanvrager in staat is zijn taken veilig uit te voeren met inachtneming van een of meer beperkingen die op het medisch certificaat zijn aangetekend, en het medisch certificaat zo nodig met beperking(en) afgeven;
 - iii) in het geval van aanvragers van een medisch certificaat klasse 2, beoordelen of de aanvrager in staat is zijn taken veilig uit te voeren met inachtneming van een of meer beperkingen die op het medisch certificaat zijn aangetekend, en het medisch certificaat zo nodig met beperking(en) verstrekken in overleg met de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft;
 - iv) het luchtvaartgeneeskundig centrum of de bevoegde keuringsarts mag een medisch certificaat met dezelfde beperking verlengen of hernieuwd afgeven zonder de aanvrager naar de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft door te verwijzen.

b) *Beperkingen van medische certificaten voor LAPL*

- 1) Indien een huisarts na bestudering van de medische geschiedenis van de aanvrager concludeert dat deze niet volledig aan de eisen van medische geschiktheid voldoet, dient hij of zij de aanvrager te verwijzen naar een luchtvaartgeneeskundig centrum of bevoegde keuringsarts, met uitzondering van degenen wier beperking uitsluitend betrekking heeft op het gebruik van corrigerende lenzen.
- 2) Indien een aanvrager van een medisch certificaat voor LAPL doorverwezen is, moet het luchtvaartgeneeskundig centrum of de bevoegde keuringsarts de nodige aandacht schenken aan MED.B.095, beoordelen of de aanvrager in staat is om zijn taken veilig uit te voeren met inachtneming van een of meer beperkingen die op het medisch certificaat zijn aangetekend en het medisch certificaat zo nodig met beperking(en) afgeven. Het luchtvaartgeneeskundige centrum of de bevoegde keuringsarts moet altijd overwegen of de piloot moet worden weerhouden van het vervoeren van passagiers (Operational Passenger Limitation, OPL).
- 3) De huisarts, voor zover van toepassing, mag een medisch certificaat voor LAPL met dezelfde beperking verlengen of hernieuwd afgeven zonder de aanvrager te verwijzen naar een luchtvaartgeneeskundig centrum of bevoegde keuringsarts.

c) Bij de beoordeling of een beperking noodzakelijk is, dient bijzondere aandacht te worden geschonken aan:

- 1) de vraag of de officiële medische conclusie erop wijst dat in bijzondere omstandigheden het onvermogen van de aanvrager om aan een numerieke of andere eis te voldoen waarschijnlijk niet van dien aard is dat hij of zij door de uitoefening van de bevoegdheden verbonden aan het aangevraagde bewijs van bevoegdheid de vliegveiligheid in gevaar brengt;
- 2) het vermogen, de vaardigheid en ervaring van de aanvrager die relevant zijn voor de uit te voeren operatie.

d) *Codes van operationele beperkingen*

- 1) Operationeel voorgeschreven meervliegerbeperking (Operational multi-pilot limitation — OML — Uitsluitend klasse 1)
 - i) Wanneer de houder van een CPL, ATPL of MPL niet volledig voldoet aan de eisen van een medisch certificaat klasse 1 en is verwezen naar de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft, moet worden beoordeeld of het medisch certificaat mag worden verstrekt met een OML (dat wil zeggen slechts geldig als of met een bevoegde tweede bestuurder). Deze beoordeling wordt door de vergunningverlenende autoriteit uitgevoerd.

- ii) De houder van een medisch certificaat met een OML mag uitsluitend een luchtvaartuig besturen met een andere piloot die volledig gekwalificeerd is voor het desbetreffende type luchtvaartuig, zelf niet onderworpen is aan een OML en de leeftijd van 60 jaar niet heeft bereikt.
 - iii) De OML voor medische certificaten klasse 1 mag uitsluitend worden opgelegd en verwijderd door de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft.
- 2) Operationeel voorgeschreven safety-pilotbeperking (Operational safety pilot limitation — OSL — Klasse 2 en LAPL)
- i) De houder van een medisch certificaat met een OSL-beperking mag uitsluitend een luchtvaartuig bedienen indien een andere piloot die volledig gekwalificeerd is om op te treden als eerste bestuurder van de desbetreffende klasse of het desbetreffende type luchtvaartuig aan boord is, het luchtvaartuig is uitgerust met dubbele bediening en de medebestuurder een stoel bij het bedieningspaneel bezet.
 - ii) De OSL voor medische certificaten klasse 2 mag uitsluitend worden opgelegd of verwijderd door een luchtvaartgeneeskundig centrum of de bevoegde keuringsarts in overleg met de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft.
- 3) Operationeel voorgeschreven passagiersbeperking (Operational passenger limitation — OPL — Klasse 2 en LAPL)
- i) De houder van een medisch certificaat met een OPL-beperking mag uitsluitend een luchtvaartuig besturen zonder passagiers aan boord.
 - ii) Een OPL voor medische certificaten klasse 2 mag uitsluitend worden opgelegd door een luchtvaartgeneeskundig centrum of de bevoegde keuringsarts in overleg met de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft;
 - iii) Een OPL voor een beperken van een medisch certificaat voor een LAPL mag worden opgelegd door een luchtvaartgeneeskundig centrum of een bevoegde keuringsarts.
- e) Er kunnen andere beperkingen worden opgelegd aan de houder van een medisch certificaat indien dit noodzakelijk is om de vliegveiligheid te waarborgen.
- f) Alle opgelegde beperkingen worden in het medisch certificaat van de houder van het bewijs van bevoegdheid gespecificeerd.

DEEL 2

Medische eisen voor medische certificaten klasse 1 en klasse 2

MED.B.005 Algemeen

a) Aanvragers van een medisch certificaat moeten vrij zijn van elke:

- 1) afwijking, aangeboren of verworven;
- 2) actieve, latente, acute of chronische ziekte of invaliditeit;
- 3) verwonding, letsel of restverschijnselen van een operatie;
- 4) bijwerking of effect van al dan niet voorgeschreven therapeutische, diagnostische of preventieve medicatie;

die een mate van functioneel onvermogen zou inhouden die de veilige uitoefening van de bevoegdheden verbonden aan het toepasselijke bewijs van bevoegdheid waarschijnlijk verstoort of waardoor de aanvrager de kans loopt plotseling niet meer in staat te zijn om de bevoegdheden verbonden aan het bewijs van bevoegdheid op veilige wijze uit te oefenen.

b) Wanneer de beslissing over de medische geschiktheid van een aanvrager voor een medisch certificaat klasse 1 wordt doorverwezen naar de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft, mag deze autoriteit de beslissing overlaten aan een luchtvaartgeneeskundig centrum, behalve in gevallen waarin een OML vereist is.

c) Wanneer de beslissing over de medische geschiktheid van een aanvrager voor een medisch certificaat klasse 2 wordt doorverwezen naar de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft, mag deze autoriteit de beslissing overlaten aan een luchtvaartgeneeskundig centrum of een bevoegde keuringsarts, behalve in gevallen waarin een OSL of OPL vereist is.

MED.B.010 Cardiovasculair stelsel

a) *Onderzoek*

- 1) Een standaard 12-afleidingen electrocardiogram (ecg) in rust en verslag daarvan op klinische indicatie, en:
 - i) voor een medisch certificaat klasse 1, bij het onderzoek voor de eerste afgifte van een medisch certificaat, vervolgens iedere 5 jaar tot de leeftijd van 30, iedere 2 jaar tot de leeftijd van 40, jaarlijks tot de leeftijd van 50, en bij alle latere onderzoeken voor verlenging of hernieuwde afgifte;
 - ii) voor een medisch certificaat klasse 2, bij het eerste onderzoek na de leeftijd van 40 en vervolgens iedere 2 jaar na de leeftijd van 50.

- 2) Uitgebreide cardiovasculaire beoordeling indien klinisch aangewezen.
 - 3) Voor een medisch certificaat klasse 1: een uitgebreide cardiovasculaire beoordeling bij het eerste onderzoek voor verlenging of hernieuwde afgifte na de leeftijd van 65 en iedere 4 jaar daarna.
 - 4) Voor een medisch certificaat klasse 1: een bepaling van serumlipiden, waaronder cholesterol, bij het onderzoek voor de eerste afgifte van een medisch certificaat, en bij het eerste onderzoek na het bereiken van de leeftijd van 40.
- b) *Cardiovasculair stelsel — Algemeen*
- 1) Aanvragers mogen niet lijden aan een cardiovasculaire aandoening die de veilige uitoefening van de rechten van de toepasselijke vergunning(en) waarschijnlijk verstoort.
 - 2) Aanvragers van een medisch certificaat klasse 1 met een van de volgende aandoeningen worden als ongeschikt beoordeeld:
 - i) aneurysma van de thoracale of supra-renale abdominale aorta, voor of na operatie;
 - ii) significante functionele afwijking van een van de hartkleppen;
 - iii) hart- of hart/longtransplantatie.
 - 3) Aanvragers van een medisch certificaat klasse 1 met een vastgestelde geschiedenis of diagnose van een van de volgende aandoeningen worden doorverwezen naar de vergunningverlenende autoriteit:
 - i) perifere arteriële vaatziekte voor of na operatie;
 - ii) aneurysma van de abdominale aorta, vóór of na operatie;
 - iii) functioneel niet-significante hartklepafwijkingen;
 - iv) na hartklepoperatie;
 - v) afwijking van het pericard, myocard of endocard;
 - vi) aangeboren afwijking van het hart, voor of na corrigerende operatie;
 - vii) terugkerende vasovagale syncope;
 - viii) arteriële of veneuze trombose;
 - ix) longembolie;
 - x) cardiovasculaire aandoening waarvoor systemische antistollingstherapie nodig is.
 - 4) Aanvragers van een medisch certificaat klasse 2 met een vastgestelde diagnose van een van de aandoeningen die in punt 2) en 3) hierboven worden gespecificeerd, worden beoordeeld door een cardioloog alvorens een beoordeling van geschiktheid kan worden overwogen, in overleg met de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft.
- c) *Bloeddruk*
- 1) De bloeddruk wordt bij elk onderzoek opgenomen.
 - 2) De bloeddruk van de aanvrager moet binnen normale limieten blijven.
 - 3) Aanvragers van een medisch certificaat klasse 1:
 - i) met symptomatische hypotensie; of
 - ii) wier bloeddruk bij onderzoek consequent hoger is dan 160 mmHg systolisch en/of 95 mmHg diastolisch, met of zonder behandeling;worden als ongeschikt beoordeeld.

- 4) Het instellen van medicatie voor bloeddrukbeheersing maakt een tijdelijke opschorting van het medisch certificaat noodzakelijk om de afwezigheid van significante bijwerkingen te kunnen vaststellen.
- d) *Coronaire hartziekte*
- 1) Aanvragers van een medisch certificaat klasse 1 met:
 - i) vermoedelijke myocardischemie;
 - ii) asymptomatisch secundaire coronaire hartziekte waarvoor geen anti-anginabehandeling nodig is;

worden verwezen naar de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft en ondergaan een cardiologische evaluatie ondergaan om myocardischemie uit te sluiten alvorens een beoordeling van geschiktheid kan worden overwogen.
 - 2) Aanvragers van een medisch certificaat klasse 2 met een van de aandoeningen die in punt 1) worden beschreven, ondergaan een cardiologische evaluatie alvorens een beoordeling van geschiktheid kan worden overwogen.
 - 3) Aanvragers met een van de volgende aandoeningen worden als ongeschikt beoordeeld:
 - i) myocardischemie;
 - ii) symptomatische coronaire hartziekte;
 - iii) symptomen van coronaire hartziekte die door medicatie onder controle zijn.
 - 4) Aanvragers van de eerste afgifte van een medisch certificaat klasse 1 met een geschiedenis of diagnose van een van de volgende aandoeningen worden als ongeschikt beoordeeld:
 - i) myocardischemie;
 - ii) myocardinfarct;
 - iii) revascularisatie voor coronaire hartziekte.
 - 5) Aanvragers van een medisch certificaat klasse 2 die asymptomatisch zijn na myocardinfarct of operatie voor coronaire hartziekte dienen een bevredigende cardiologische evaluatie te ondergaan alvorens in overleg met de vergunningverlenende autoriteit een beoordeling van geschiktheid kan worden overwogen. Aanvragers van de verlenging van een medisch certificaat klasse 1 worden doorverwezen naar de vergunningverlenende autoriteit.
- e) *Ritme-/geleidingsstoornissen*
- 1) Aanvragers van een medisch certificaat klasse 1 worden doorverwezen naar de vergunningverlenende autoriteit wanneer ze een significante hartgeleidings- of hartritmestoornis hebben, waaronder een van de volgende aandoeningen:
 - i) supraventriculaire ritmestoornis, waaronder intermitterende of vastgestelde sinoatriële disfunctie, atriumfibrillatie en/of flutter en asymptomatische sinuspauzes;
 - ii) complete linkerbundeltakblok;
 - iii) Mobitz type 2 atrioventriculair blok;
 - iv) tachycardie met brede en/of smalle complexen;
 - v) ventriculaire pre-excitatie;
 - vi) asymptomatische QT-verlenging;
 - vii) Brugada-patroon op ecg.
 - 2) Aanvragers van een medisch certificaat klasse 2 met een van de aandoeningen die in punt 1) worden beschreven, ondergaan een bevredigende cardiologische evaluatie alvorens in overleg met de vergunningverlenende autoriteit een beoordeling van geschiktheid kan worden overwogen.

3) Aanvragers met een van de volgende aandoeningen:

- i) incompleet bundeltakblok;
- ii) compleet rechterbundeltakblok;
- iii) stabiele linker asafwijking;
- iv) asymptomatische sinusbradycardie;
- v) asymptomatische sinustachycardie;
- vi) asymptomatische geïsoleerde uniforme supraventriculaire of ventriculaire ectopische complexen;
- vii) eerstegraads atrioventriculair blok;
- viii) Mobitz type 1 atrioventriculair blok;

kunnen na een bevredigende cardiologische evaluatie als geschikt worden beoordeeld indien er geen andere afwijkingen zijn.

4) Aanvragers met een geschiedenis van:

- i) ablatietherapie;
- ii) pacemakerimplantatie;

dienen een bevredigende cardiovasculaire evaluatie te ondergaan alvorens een beoordeling van geschiktheid kan worden overwogen. Aanvragers van een medisch certificaat klasse 1 worden doorverwezen naar de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft. Aanvragers van een medisch certificaat klasse 2 worden beoordeeld in overleg met de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft

5) Aanvragers met een van de volgende aandoeningen worden als ongeschikt beoordeeld:

- i) symptomatische sinoatriale ziekte;
- ii) compleet atrioventriculair blok;
- iii) symptomatische QT-verlenging;
- iv) een automatisch implanteerbaar defibrillatiesysteem;
- v) een ventriculaire anti-tachycardiepacemaker.

MED.B.015 Luchtwegenstelsel

a) Aanvragers met een significant verslechterde longfunctie worden als ongeschikt beoordeeld. Een beoordeling van geschiktheid kan worden overwogen als de longfunctie hersteld is en bevredigend is.

b) Voor een medisch certificaat klasse 1 moeten aanvragers longfunctietests ondergaan bij het eerste onderzoek en op klinische indicatie.

c) Voor een medisch certificaat klasse 2 moeten aanvragers longfunctietests ondergaan op klinische indicatie.

d) Aanvragers met een geschiedenis of vastgestelde diagnose van:

- 1) astma waarvoor medicatie nodig is;
- 2) actieve ontstekingsziekte van het luchtwegenstelsel;
- 3) actieve sarcoïdose;
- 4) pneumothorax;
- 5) slaapapneusyndroom;

6) grote borstoperatie;

7) pneumonectomie;

moeten evaluatie van de luchtwegen ondergaan met een bevredigend resultaat alvorens een beoordeling van geschiktheid kan worden overwogen. Aanvragers met een vastgestelde diagnose van de aandoeningen die in punt 3) en 5) zijn gespecificeerd, ondergaan een bevredigende cardiologische evaluatie alvorens een beoordeling van geschiktheid kan worden overwogen.

e) Luchtvaartmedische beoordeling:

1) aanvragers van een medisch certificaat klasse 1 met een van de aandoeningen die in punt d) hierboven worden beschreven, worden verwezen naar de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft;

2) aanvragers van een medisch certificaat klasse 2 met een van de aandoeningen die in punt d) hierboven worden beschreven, worden beoordeeld in overleg met de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft.

f) Aanvragers van een medisch certificaat klasse 1 die een algehele pneumonectomie hebben ondergaan, worden als ongeschikt beoordeeld.

MED.B.020 Spijsverteringsstelsel

a) Aanvragers mogen geen functionele of structurele ziekte van het maagdarmkanaal of de bijbehorende organen hebben die de veilige uitoefening van de rechten verbonden aan de toepasselijke vergunning(en) waarschijnlijk verstoort.

b) Aanvragers met restverschijnselen van een ziekte of operatieve ingreep in enig deel van het spijsverteringskanaal of de bijbehorende organen die waarschijnlijk problemen bij het vliegen veroorzaken, in het bijzonder een obstructie vanwege strictuur of compressie, worden als ongeschikt beoordeeld.

c) Aanvragers moeten vrij zijn van herniae die symptomen zouden kunnen veroorzaken die leiden tot onvermogen om te vliegen.

d) Aanvragers met stoornissen van het spijsverteringsstelsel waaronder:

1) terugkerende dyspeptische stoornis waarvoor medicatie nodig is;

2) pancreatitis;

3) symptomatische galstenen;

4) een vastgestelde diagnose of geschiedenis van een chronische darmontsteking;

5) na operatie aan het spijsverteringskanaal of de bijbehorende organen, waaronder operaties die algehele of gedeeltelijke excisie of een verlegging van een van deze organen inhouden;

worden als ongeschikt beoordeeld. Een beoordeling van geschiktheid kan worden overwogen na succesvolle behandeling of volledig herstel na operatie en behoudens een bevredigende maag-darml evaluatie.

e) Luchtvaartmedische beoordeling:

1) aanvragers van een medisch certificaat klasse 1 met de diagnose van de aandoeningen die in de punten 2), 4) en 5) worden gespecificeerd, worden doorverwezen naar de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft;

2) de geschiktheid van klasse 2-aanvragers met pancreatitis wordt bepaald in overleg met de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft.

MED.B.025 Metabolische en endocriene stelsels

a) Aanvragers mogen geen functionele of structurele metabolische, endocriene of voedingsstoornis hebben die de veilige uitoefening van de rechten verbonden aan de toepasselijke vergunning(en) waarschijnlijk verstoort.

b) Aanvragers met metabolische, endocriene of voedingsdisfunctie kunnen als geschikt worden beoordeeld mits de stabiliteit van de aandoening is aangetoond en een vliegmedische evaluatie een bevredigend resultaat heeft opgeleverd.

c) *Diabetes mellitus*

1) Aanvragers met diabetes mellitus die insuline nodig hebben, worden als ongeschikt beoordeeld.

2) Aanvragers met diabetes mellitus die geen insuline nodig hebben, worden als ongeschikt beoordeeld tenzij kan worden aangetoond dat de bloedsuikerspiegel onder controle is.

d) Luchtvaartmedische beoordeling:

- 1) aanvragers van een medisch certificaat klasse 1 die voor bloedsuikerbeheersing andere medicatie nodig hebben dan insuline worden doorverwezen naar de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft;
- 2) de geschiktheid van klasse 2-aanvragers die voor bloedsuikerbeheersing andere medicatie nodig hebben dan insuline wordt beoordeeld in overleg met de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft.

MED.B.030 Hematologie

a) Aanvragers mogen geen hematologische ziekte hebben die de veilige uitoefening van de rechten verbonden aan de toepasselijke bewijzen van bevoegdheid waarschijnlijk verstoort.

b) Voor een medisch certificaat klasse 1 wordt het hemoglobinegehalte getest bij elk onderzoek voor de verstrekking van een medisch certificaat.

c) Aanvragers met een hematologische aandoening, zoals:

- 1) trombotische, bloedings- of stollingsstoornis;
- 2) chronische leukemie;

kunnen als geschikt worden beoordeeld mits een vliegmedische evaluatie een bevredigend resultaat heeft opgeleverd.

d) Luchtvaartmedische beoordeling:

- 1) aanvragers van een medisch certificaat klasse 1 met een van de aandoeningen die onder c) hierboven worden gespecificeerd, worden doorverwezen naar de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft;
- 2) de geschiktheid van klasse 2-aanvragers met een van de aandoeningen die onder c) hierboven worden gespecificeerd, wordt bepaald in overleg met de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft.

e) Klasse 1-aanvragers met een van de hematologische aandoeningen die hieronder worden gespecificeerd, worden doorverwezen naar de vergunningverlenende autoriteit:

- 1) abnormale hemoglobine, waaronder, maar niet beperkt tot anemie, polycythemie of hemoglobinopathie;
- 2) significante vergroting van lymfeklieren;
- 3) vergroting van de milt.

MED.B.035 Genito-urinaire stelsel

a) Aanvragers mogen geen functionele of structurele ziekte van het renale of genito-urinaire stelsel of de bijbehorende organen hebben die de veilige uitoefening van de rechten verbonden aan het/de toepasselijke bewijs/bewijzen van bevoegdheid waarschijnlijk verstoort.

b) Urineanalyse moet deel uitmaken van ieder vliegmedisch onderzoek. De urine mag geen afwijkend element bevatten dat van pathologisch belang wordt geacht.

c) Aanvragers met enige restverschijnselen van ziekte of operatieve procedures aan de nieren of de urinewegen die waarschijnlijk problemen veroorzaakt, in het bijzonder een obstructie vanwege strictuur of compressie, worden als ongeschikt beoordeeld.

d) Aanvragers met een genito-urinaire stoornis, zoals:

- 1) nierziekte;
- 2) een of meer urinestenen, of een geschiedenis van nierkoliek;

kunnen als geschikt worden beoordeeld mits een renale/urologische evaluatie een bevredigend resultaat oplevert.

e) Aanvragers die een grote operatie aan het urinewegstelsel hebben ondergaan die algehele of gedeeltelijke excisie of een verlegging van een van deze organen inhoudt, worden als ongeschikt beoordeeld en moeten na volledig herstel opnieuw worden onderzocht alvorens een beoordeling van geschiktheid kan worden overwogen. Aanvragers van een medisch certificaat klasse 1 worden doorverwezen naar de bewijs van bevoegdheidverlenende autoriteit voor een nieuwe beoordeling.

MED.B.040 Infectieziekte

- a) Aanvragers mogen geen vastgestelde medische geschiedenis of klinische diagnose van een infectieziekte hebben die de veilige uitoefening van de rechten verbonden aan het toepasselijke bewijs van bevoegdheid waarschijnlijk verstoort.
- b) Aanvragers die hiv-seropositief zijn, kunnen na een bevredigende vliegmedische evaluatie als geschikt worden beoordeeld. Aanvragers van een medisch certificaat klasse 1 worden doorverwezen naar de bewijs van bevoegdheidverlenende autoriteit.

MED.B.045 Obstetrie en gynaecologie

- a) Aanvragers mogen geen functionele of structurele obstetrische of gynaecologische aandoening hebben die de veilige uitoefening van de rechten verbonden aan het/de toepasselijke bewijs/bewijzen van bevoegdheid waarschijnlijk verstoort.
- b) Aanvragers die een grote gynaecologische operatie hebben ondergaan, worden als ongeschikt beoordeeld tot ze volledig hersteld zijn.
- c) *Zwangerschap*
 - 1) Indien het luchtvaartgeneeskundig centrum of de bevoegde keuringsarts de houder van bewijs van bevoegdheid in geval van zwangerschap geschikt acht om haar rechten uit te oefenen, wordt de geldigheidsduur van het medisch certificaat beperkt tot het einde van de 26e week van de zwangerschap. Daarna wordt het certificaat opgeschort. De opschorting wordt opgeheven na volledig herstel volgend op het einde van de zwangerschap.
 - 2) Houders van medisch certificaten klasse 1 mogen de rechten verbonden aan hun bewijs van bevoegdheid uitsluitend met een OML uitoefenen tot de 26e week van de zwangerschap. Onverminderd MED.B.001 kan de OML in dit geval worden opgelegd en geschrapt door het luchtvaartgeneeskundig centrum of de bevoegde keuringsarts.

MED.B.050 Spier- en skeletstelsel

- a) Aanvragers mogen geen aangeboren of verworven afwijking van de botten, gewrichten, spieren of pezen hebben die de veilige uitoefening van de rechten verbonden aan het/de toepasselijke bewijs/bewijzen van bevoegdheid waarschijnlijk verstoort.
- b) Een aanvrager dient voldoende zithoogte, arm- en beenlengte en spierkracht te hebben voor de veilige uitoefening van de rechten verbonden aan het/de toepasselijke bewijs/bewijzen van bevoegdheid.
- c) Een aanvrager dient voldoende over functioneel gebruik van het spier- en skeletstelsel te beschikken dat hem/haar in staat stelt de voorrechten van het/de toepasselijke bewijs/bewijzen van bevoegdheid veilige wijze uit te oefenen. De geschiktheid van de aanvragers dient te worden bepaald in overleg met de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft.

MED.B.055 Psychiatrie

- a) Aanvragers mogen geen vastgestelde medische geschiedenis of klinische diagnose van enige psychiatrische ziekte of invaliditeit, aandoening of stoornis, acuut of chronisch, aangeboren of verworven, hebben die de veilige uitoefening van de rechten verbonden aan het/de toepasselijke bewijs/bewijzen van bevoegdheid waarschijnlijk verstoort.
- b) Aanvragers met een psychische of gedragsstoornis vanwege het gebruik of misbruik van alcohol of andere psychotrope middelen worden als ongeschikt beoordeeld in afwachting van herstel en vrijheid van middelengebruik en op voorwaarde van een bevredigende psychiatrische evaluatie na succesvolle behandeling. Aanvragers van een medisch certificaat klasse 1 worden doorverwezen naar de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft. De geschiktheid van klasse 2-aanvragers wordt beoordeeld in overleg met de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft.
- c) Aanvragers met een psychiatrische aandoening, zoals:
 - 1) stemmingsstoornis;
 - 2) neurotische stoornis;
 - 3) persoonlijkheidsstoornis;
 - 4) psychische of gedragsstoornis;ondergaan een voldoende psychiatrische evaluatie alvorens een beoordeling van geschiktheid kan worden uitgevoerd.
- d) Aanvragers met een geschiedenis van een enkele of herhaaldelijke daden van opzettelijke zelfbeschadiging worden als ongeschikt beoordeeld. Eerst na een bevredigende psychiatrische evaluatie kan een beoordeling van geschiktheid worden overwogen.

e) Luchtvaartmedische beoordeling:

- 1) aanvragers van een medisch certificaat klasse 1 met een van de aandoeningen die in punt b), c) of d) hierboven worden beschreven, worden doorverwezen naar de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft;
 - 2) de geschiktheid van klasse 2-aanvragers met een van de aandoeningen die in punt b), c) of d) hierboven worden beschreven, wordt beoordeeld in overleg met de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft.
- f) Aanvragers met een vastgestelde geschiedenis of klinische diagnose van schizofrenie, schizotypische of waanstoornis worden als ongeschikt beoordeeld.

MED.B.060 Psychologie

- a) Aanvragers mogen geen vastgestelde psychologische gebreken hebben die de veilige uitoefening van de rechten verbonden aan het/de toepasselijke bewijs/bewijzen van bevoegdheid waarschijnlijk verstoort.
- b) Er kan een psychologische evaluatie worden verlangd als onderdeel van, of als aanvulling op, een specialistisch psychiatrisch of neurologisch onderzoek.

MED.B.065 Neurologie

- a) Aanvragers mogen geen vastgestelde medische geschiedenis of klinische diagnose van enige neurologische aandoening hebben die de veilige uitoefening van de rechten verbonden aan het/de toepasselijke bewijs/bewijzen van bevoegdheid waarschijnlijk verstoort.

b) Aanvragers met een vastgestelde geschiedenis of klinische diagnose van:

- 1) epilepsie;
 - 2) terugkerende episodes van verstoring van het bewustzijn met onzekere oorzaak;
- worden als ongeschikt beoordeeld.

c) Aanvragers met een vastgestelde geschiedenis of klinische diagnose van:

- 1) epilepsie zonder herhaling na de leeftijd van 5 jaar;
- 2) epilepsie zonder herhaling en zonder behandeling gedurende meer dan 10 jaar;
- 3) epileptiforme eeg-afwijkingen en focale trage golven;
- 4) progressieve of niet-progressieve ziekte van het zenuwstelsel;
- 5) een enkele episode of verstoring van het bewustzijn met onzekere oorzaak;
- 6) verlies van bewustzijn na hoofdletsel;
- 7) penetrerend hersenletsel;
- 8) spinaal of perifere zenuwletsel;

ondergaan verdere evaluatie alvorens een beoordeling van geschiktheid kan worden overwogen. Aanvragers van een medisch certificaat klasse 1 worden doorverwezen naar de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft. De geschiktheid van klasse 2-aanvragers wordt bepaald in overleg met de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft.

MED.B.070 Visuele systeem

- a) Aanvragers mogen geen afwijking van de functie van de ogen of de bijbehorende organen of enige actieve pathologische aandoening, aangeboren of verworven, acuut of chronisch, of restverschijnselen van oogoperaties of trauma, hebben die de veilige uitoefening van de rechten verbonden aan het/de toepasselijke bewijs/bewijzen van bevoegdheid waarschijnlijk verstoort.

b) *Onderzoek*

1) Voor een medisch certificaat klasse 1:

- i) een uitgebreid oogonderzoek maakt deel uit van het eerste onderzoek en wordt periodiek uitgevoerd afhankelijk van de refractie en de functionele werking van het oog; en
- ii) een routine oogonderzoek maakt deel uit van alle onderzoeken voor verlenging en hernieuwde afgifte.

2) Voor een medisch certificaat klasse 2:

- i) een routine oogonderzoek maakt deel uit van het eerste en alle volgende onderzoeken voor verlenging en hernieuwde afgifte; en
- ii) een uitgebreid oogonderzoek wordt uitgevoerd indien klinisch geïndiceerd.

c) De gezichtsscherpte op afstand, met of zonder correctie, moet:

- 1) in het geval van medische certificaten klasse 1, 6/9 (0,7) of beter zijn in elk oog en de gezichtsscherpte van beide ogen 6/6 (1,0) of beter;
 - 2) in het geval van medische certificaten klasse 2, 6/12 (0,5) of beter zijn in elk oog en de gezichtsscherpte van beide ogen 6/9 (0,7) of beter. Een aanvrager met substandaard gezichtsvermogen in een oog kan na een bevredigende oogheekundige beoordeling in overleg met de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft als geschikt worden beoordeeld;
 - 3) aanvragers van een eerste medisch certificaat klasse 1 met substandaard gezichtsvermogen in een oog worden als ongeschikt beoordeeld. Bij verlenging moeten aanvragers met verworven substandaard gezichtsvermogen in een oog worden doorverwezen naar de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft autoriteit en kunnen als geschikt worden beoordeeld indien het onwaarschijnlijk is dat het de veilige uitoefening van de gehouden bewijs van bevoegdheid verstoort.
- d) Een aanvrager moet in staat zijn een N5-kaart (of equivalent) te lezen op 30-50 cm afstand en een N14-kaart (of equivalent) op 100 cm afstand, met correctie, indien voorgeschreven.
- e) Van aanvragers van een medisch certificaat klasse 1 wordt verlangd dat ze normale gezichtsvelden en normale binoculaire functie hebben.
- f) Aanvragers die een oogoperatie hebben ondergaan, kunnen als geschikt worden beoordeeld mits een oogheekundige evaluatie een bevredigend resultaat oplevert.
- g) Aanvragers met een klinische diagnose van keratoconus kunnen als geschikt worden beoordeeld na een bevredigend onderzoek door een oogarts. Aanvragers van een medisch certificaat klasse 1 worden doorverwezen naar de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft.

h) Aanvragers met:

- 1) astigmatisme;
- 2) anisometropie;

kunnen als geschikt worden beoordeeld na een oogheekundige evaluatie met bevredigend resultaat.

i) Aanvragers met diplopie worden als ongeschikt beoordeeld.

j) Brillen en contactlenzen. Indien voldoende visuele functie uitsluitend met gebruikmaking van correctie wordt bereikt:

- 1) i) voor verziendheid moeten brillen of contactlenzen worden gedragen tijdens het uitoefenen van de rechten verbonden aan het/de toepasselijke bewijs/bewijzen van bevoegdheid;
- ii) voor bijziendheid moet een daartoe bestemde bril beschikbaar worden gehouden tijdens de uitoefening van de rechten verbonden aan het bewijs van bevoegdheid;
- 2) een even sterk corrigerende reservebril moet klaar liggen voor direct gebruik tijdens de uitoefening van de voorrechten verbonden aan het/de toepasselijke bewijs/bewijzen van bevoegdheid;
- 3) de correctie moet optimale visuele functie bieden, goed verdragen worden en geschikt zijn voor het vliegen;
- 4) indien contactlenzen worden gedragen, moeten deze bestemd zijn voor verziendheid, en monofocaal, niet-getint en goed te verdragen zijn;
- 5) aanvragers met een grote brekingsafwijking dienen contactlenzen of brillenglazen met hoge index te gebruiken;

- 6) er mag niet meer dan één bril worden gebruikt om aan de visuele eisen te voldoen;
- 7) orthokeratologische lenzen mogen niet worden gebruikt.

MED.B.075 Kleurwaarneming

- a) Van aanvragers wordt verlangd dat ze kunnen aantonen in staat te zijn gemakkelijk de kleuren waar te nemen die nodig zijn voor de veilige uitvoering van hun taken.
- b) *Onderzoek*
 - 1) Aanvragers moeten voor de eerste afgifte van een medisch certificaat de Ishiharatest met goed gevolg afleggen.
 - 2) Aanvragers die de Ishiharatest niet met goed gevolg afleggen, moeten verdere kleurwaarnemingstests doen om vast te stellen of ze kleurveilig zijn.
- c) In het geval van medische certificaten klasse 1, moeten aanvragers normale waarneming van kleuren hebben of kleurveilig zijn. Aanvragers die aanvullende kleurwaarnemingstests niet met goed gevolg afleggen, worden als ongeschikt beoordeeld. Aanvragers van een medisch certificaat klasse 1 worden doorverwezen naar de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft.
- d) In het geval van medische certificaten klasse 2 worden de vlieg rechten beperkt tot uitsluitend overdag, wanneer de aanvrager geen voldoende waarneming van kleuren heeft.

MED.B.080 Keel-, neus- en ooraandoeningen

- a) Aanvragers mogen geen afwijking van de functie van de oren, neus, sinussen of keel, waaronder mondholte, tanden en larynx, of enige actieve pathologische aandoening, aangeboren of verworven, acuut of chronisch, of eventuele restverschijnselen van operaties of trauma hebben die de veilige uitoefening van de rechten verbonden aan het/de toepasselijke bewijs/bewijzen van bevoegdheid waarschijnlijk verstoort.
- b) Het gehoor moet voldoende zijn voor de veilige uitoefening van de rechten verbonden aan het/de toepasselijke bewijs/bewijzen van bevoegdheid.
- c) *Onderzoek*
 - 1) Het gehoor wordt bij alle onderzoeken getest.
 - i) In het geval van medische certificaten klasse 1 en medische certificaten klasse 2, wanneer een bevoegdverklaring instrumentvliegen aan het/debewijs van bevoegdheid moet worden toegevoegd, moet het gehoor bij het eerste onderzoek met zuiveretoonaudiometrie worden getest en, bij daaropvolgende onderzoeken voor verlenging en hernieuwde afgifte, iedere vijf jaar tot de leeftijd van 40 en iedere twee jaar daarna.
 - ii) Wanneer eerste aanvragers worden getest met een zuivere-toonaudiometer, mogen zij geen gehoorverlies hebben van meer dan 35 dB bij een van de frequenties 500, 1 000 of 2 000 Hz, of meer dan 50 dB bij 3 000 Hz, in elk oor. Aanvragers van een verlenging of hernieuwde afgifte met groter gehoorverlies moeten aantonen dat ze een voldoende functioneel hoorvermogen hebben.
 - iii) Aanvragers met hypoacusis moeten aantonen dat ze een voldoende functioneel hoorvermogen hebben.
 - 2) Een uitgebreid keel-, neus- en oonderzoek wordt voor de eerste verstrekking van een medisch certificaat klasse 1 uitgevoerd en daarna periodiek indien klinisch aangewezen.
- d) Aanvragers van een certificaten klasse 1 met:
 - 1) een actief pathologisch proces, acuut of chronisch, van het binnen- of middenoor;
 - 2) ongeheilde perforatie of disfunctie van het trommelvlies/de trommelvliezen;
 - 3) verstoring van de vestibulaire functie;
 - 4) significante restrictie van de neuspassages;
 - 5) sinusdisfunctie;
 - 6) significante misvorming of significante, acute of chronische infectie van de mondholte of de bovenste luchtwegen;
 - 7) significante spraak- of stemstoornis;

moeten verder medisch onderzoek en beoordeling ondergaan om vast te stellen dat de aandoening de veilige uitoefening van de rechten verbonden aan de gehouden bewijs van bevoegdheid niet verstoort.

e) Luchtvaartmedische beoordeling:

- 1) aanvragers van een certificaten klasse 1 met een verstoring van vestibulaire functie worden doorverwezen naar de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft;
- 2) de geschiktheid van klasse 2-aanvragers met een verstoring van vestibulaire functie wordt beoordeeld in overleg met de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft.

MED.B.085 Dermatologie

Aanvragers mogen geen vastgestelde dermatologische aandoening hebben die de veilige uitoefening van de rechten verbonden aan het/de toepasselijke bewijs/bewijzen van bevoegdheid waarschijnlijk verstoort.

MED.B.090 Oncologie

- a) Aanvragers mogen geen vastgestelde primaire of secundaire kwaadaardige aandoening hebben die de veilige uitoefening van de rechten verbonden aan het/de toepasselijke bewijs/bewijzen van bevoegdheid waarschijnlijk verstoort.
- b) Na behandeling voor een kwaadaardige aandoening kan pas een beoordeling van geschiktheid worden gemaakt wanneer aanvragers een oncologische evaluatie met een bevredigend resultaat hebben ondergaan. Klasse 1-aanvragers worden doorverwezen naar de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft. De geschiktheid van klasse 2-aanvragers wordt bepaald in overleg met de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft.
- c) Aanvragers met een vastgestelde geschiedenis of klinische diagnose van een intracerebrale kwaadaardige tumor worden als ongeschikt beoordeeld.

DEEL 3

Specifieke eisen voor medische certificaten voor LAPL

MED.B.095 Medisch onderzoek van aanvragers van medische certificaten voor LAPL

- a) Een aanvrager van een medisch certificaat voor LAPL wordt beoordeeld op basis van beste luchtvaartgeneeskundige praktijken.
- b) Speciale aandacht wordt besteed aan de complete medische geschiedenis van de aanvrager.
- c) De eerste beoordeling, alle volgende herbeoordelingen na de leeftijd van 50 jaar en beoordelingen in gevallen waarin de medische geschiedenis van de aanvrager niet beschikbaar is voor de beoordelaar, moeten minstens het volgende omvatten:
 - 1) een klinisch onderzoek;
 - 2) bloeddruk;
 - 3) urinetest;
 - 4) gezichtsvermogen;
 - 5) hoorvermogen.
- d) Na de eerste beoordeling, omvatten de herbeoordelingen tot de leeftijd van 50 jaar:
 - 1) een beoordeling van de medische geschiedenis van de LAPL-houder, en
 - 2) de punten onder c), zoals noodzakelijk geacht door het luchtvaartgeneeskundige centrum, de bevoegde keuringsarts of de huisarts, in overeenstemming met de beste praktijken op luchtvaartgeneeskundig gebied.

SUBDEEL C

EISEN VOOR DE MEDISCHE GESCHIKTHEID VAN CABINEBEMANNING

DEEL 1

Algemene eisen

MED.C.001 Algemeen

Cabinebemanning mag uitsluitend de taken en verantwoordelijkheden uitvoeren in overeenstemming met de regelgeving met betrekking tot luchtvaartveiligheid aan boord van een luchtvaartuig indien ze aan de toepasselijke eisen van dit deel voldoen.

MED.C.005 Luchtvaartgeneeskundige beoordelingen

- a) Cabinebemanning ondergaat luchtvaartgeneeskundige beoordelingen om te controleren of ze vrij zijn van elke fysieke of psychische ziekte die zou kunnen leiden tot onbekwaamheid of een onvermogen om de aan hen toebedeelde veiligheidstaken en verantwoordelijkheden uit te voeren.
- b) Elk lid van de cabinebemanning ondergaat een luchtvaartgeneeskundige beoordeling alvorens voor het eerst werkzaamheden aan boord van een luchtvaartuig aan te vangen, en daarna met tussenpozen van maximaal 60 maanden.
- c) Luchtvaartgeneeskundige beoordelingen worden uitgevoerd door een bevoegde keuringsarts, een luchtvaartgeneeskundig centrum, of door een bedrijfsarts indien aan de eisen van MED.D.040 wordt voldaan.

*DEEL 2****Eisen voor de luchtvaartgeneeskundige beoordeling van cabinebemanning*****MED.C.005 Algemeen**

Leden van het cabinebemanning moeten vrij zijn van elke:

- a) afwijking, aangeboren of verworven;
- b) actieve, latente, acute of chronische ziekte of invaliditeit;
- c) verwonding, letsel of restverschijnselen van een operatie; en
- d) bijwerking of effecten van al dan niet voorgeschreven therapeutische, diagnostische of preventieve medicatie die een mate van functioneel onvermogen zou inhouden die zou kunnen leiden tot onbekwaamheid of een onvermogen om hun veiligheidstaken en verantwoordelijkheden uit te voeren.

MED.C.025 Inhoud van luchtvaartgeneeskundige beoordelingen

- a) Een eerste luchtvaartgeneeskundige beoordeling omvat ten minste:
 - 1) een beoordeling van de medische geschiedenis van het aanvragende cabinepersoneelslid; en
 - 2) een klinisch onderzoek van
 - i) het cardiovasculaire stelsel;
 - ii) het luchtwegenstelsel;
 - iii) het spier- en skeletstelsel;
 - iv) keel, neus en oren;
 - v) visueel systeem; en
 - vi) kleurwaarneming.
- b) Elke daaropvolgende luchtvaartgeneeskundige herbeoordeling omvat:
 - 1) een beoordeling van de medische geschiedenis van het cabinepersoneelslid, en
 - 2) een klinisch onderzoek, voor zover dit nodig wordt geacht overeenkomstig de beste praktijken op luchtvaartgeneeskundig gebied.
- c) Ten behoeve van punt a) en b) omvat de luchtvaartgeneeskundige beoordeling van een cabinepersoneelslid in geval van enige twijfel of indien klinisch aangewezen ook alle aanvullende tests of medische onderzoeken die door de bevoegde keuringsarts, het luchtvaartgeneeskundig centrum of de bedrijfsarts noodzakelijk worden geacht.

*DEEL 3****Aanvullende eisen voor aanvragers of houders van een attest voor cabinebemanning*****MED.C.030 Medisch rapport cabinebemanning**

- a) Na afronding van iedere luchtvaartgeneeskundige beoordeling, ontvangen aanvragers en houders van een attest voor cabinebemanning:
 - 1) een medisch rapport cabinebemanning door de bevoegde keuringsarts, het luchtvaartgeneeskundig centrum of de bedrijfsarts; en

- 2) de van belang zijnde informatie of een kopie van hun medisch rapport cabinepersoneel, te verstrekken aan de exploitant(en) die van hun diensten gebruikmaken.

b) *Medisch rapport cabinebemanning*

Een medisch rapport cabinebemanning moet zijn voorzien van de datum van de luchtvaartgeneeskundige beoordeling, en voorts vermelden of het cabinebemanningslid als geschikt of ongeschikt is beoordeeld, de datum van de volgende vereiste luchtvaartgeneeskundige beoordeling en, indien van toepassing, eventuele beperking(en). Alle overige elementen zijn afhankelijk van het medische beroepsgeheim in overeenstemming met MED.A.015.

MED.C.035 Beperkingen

- a) Indien houders van een attest voor cabinebemanning niet volledig voldoen aan de medische eisen die in deel 2 worden gespecificeerd, dient de bevoegde keuringsarts, het luchtvaartgeneeskundig centrum of de bedrijfsarts te overwegen of ze in staat kunnen zijn om op veilige wijze hun werkzaamheden als lid van de cabinebemanning uit te voeren met inachtneming van een of meer beperkingen.
- b) Eventuele beperking(en) aan de uitoefening van de rechten verbonden aan het attest voor cabinebemanning worden aangetekend op het medische rapport cabinebemanning en mogen uitsluitend worden geschrapt door een bevoegde keuringsarts, luchtvaartgeneeskundig centrum of door een bedrijfsarts in overleg met een bevoegde keuringsarts.

SUBDEEL D

BEVOEGDE KEURINGSARTSEN, HUISARTSEN, BEDRIJFSARTSEN

DEEL 1

Bevoegde keuringsartsen

MED.D.001 Voorrechten

- a) De bevoegde keuringsarts verstrekt, verlengt en hernieuwt medische certificaten klasse 2 en medische certificaten voor LAPL, en verricht de relevante medische onderzoeken en beoordelingen.
- b) Houders van een certificaat van bevoegde keuringsarts kunnen een uitbreiding van hun rechten aanvragen met betrekking tot medische onderzoeken voor de verlenging en hernieuwde afgifte van medische certificaten klasse 1, indien ze voldoen aan de eisen in MED.D.015.
- c) Het toepassingsgebied van de rechten van de bevoegde keuringsarts, en alle voorwaarden daarvan, worden in het certificaat gespecificeerd.
- d) Houders van een certificaat van bevoegde keuringsarts mogen geen luchtvaartgeneeskundige onderzoeken en beoordelingen uitvoeren in een andere lidstaat dan de lidstaat die hun certificaat van bevoegde keuringsarts heeft verstrekt, tenzij ze:
 - 1) toestemming hebben verkregen van de gastlidstaat om hun beroepsactiviteiten als gespecialiseerde arts uit te oefenen;
 - 2) de bevoegde autoriteit van de gastlidstaat van hun intentie op de hoogte hebben gesteld om luchtvaartgeneeskundige onderzoeken en beoordelingen uit te voeren en medische certificaten af te geven binnen het toepassingsgebied van hun rechten als bevoegde keuringsarts; en
 - 3) een mededeling van het bevoegde gezag van de gastlidstaat hebben ontvangen.

MED.D.005 Aanvraag

- a) Een aanvraag van een certificaat als bevoegde keuringsarts wordt ingediend in een vorm en op een wijze die door de bevoegde autoriteit wordt gespecificeerd.
- b) Aanvragers van een certificaat van bevoegde keuringsarts moeten de bevoegde autoriteit voorzien van:
 - 1) hun persoonlijke gegevens en kantooradres;
 - 2) documentatie waaruit blijkt dat ze voldoen aan de eisen die zijn vastgesteld in MED.D.010, waaronder een certificaat van voltooiing van de opleiding in luchtvaartgeneeskunde passend bij de rechten die ze aanvragen;
 - 3) een schriftelijke verklaring dat de bevoegde keuringsarts medische certificaten zal afgeven op basis van de eisen van dit deel.
- c) Wanneer de bevoegde keuringsarts luchtvaartgeneeskundige onderzoeken uitvoert op meer dan één locatie, verstrekt hij of zij de bevoegde autoriteit de noodzakelijke informatie betreffende alle praktijklocaties.

MED.D.010 Eisen voor de afgifte van een certificaat van bevoegd keuringsarts

Aanvragers van een certificaat van bevoegd keuringsarts met de voorrechten voor de eerste afgifte, verlenging en hernieuwde afgifte van medische certificaten klasse 2 moeten:

- a) volledig gekwalificeerd en bevoegd zijn voor de geneeskundige praktijk en een certificaat van voltooiing van een specialistische opleiding hebben;
- b) een basisopleiding in de luchtvaartgeneeskunde hebben gevolgd;
- c) aan de bevoegde autoriteit aantonen dat zij:
 - 1) adequate voorzieningen, procedures, documentatie en werkende apparatuur hebben die geschikt zijn voor luchtvaartgeneeskundige onderzoeken; en
 - 2) de noodzakelijke procedures en voorwaarden ingesteld hebben om het medisch beroepsgeheim te waarborgen.

MED.D.015 Eisen voor de uitbreiding van rechten

Aanvragers van een certificaat van bevoegd keuringsarts die hun rechten willen uitbreiden tot de verlenging en hernieuwde afgifte van medische certificaten klasse 1 moeten in het bezit zijn van een geldig certificaat van bevoegd keuringsarts en:

- a) ten minste 30 onderzoeken voor de afgifte, verlenging of hernieuwde afgifte van medische certificaten klasse 2 hebben verricht over een periode van niet meer dan 5 jaar voorafgaand aan de aanvraag;
- b) een vervolgopleiding in de luchtvaartgeneeskunde hebben gevolgd; en
- c) een praktijkopleiding hebben gevolgd in een luchtvaartgeneeskundig centrum of onder toezicht van de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft.

MED.D.020 Opleidingen in de luchtvaartgeneeskunde

- a) Opleidingen in de luchtvaartgeneeskunde worden goedgekeurd door de bevoegde autoriteit van de lidstaat waar de opleidingsorganisatie is gevestigd. De opleidingsorganisatie moet aantonen dat het lesprogramma adequaat is en dat de personen die verantwoordelijk zijn voor het aanbieden van de opleiding toereikende kennis en ervaring hebben.
- b) Met uitzondering van een bijscholing worden de opleidingen afgesloten met een schriftelijk examen over de onderwerpen die in de cursusinhoud aan bod komen.
- c) De opleidingsorganisatie verstrekt een certificaat van voltooiing aan aanvragers wanneer ze geslaagd zijn voor het examen.

MED.D.025 Wijzigingen in het certificaat van bevoegd keuringsarts

- a) Bevoegde keuringsartsen stellen de bevoegde autoriteit in kennis van de volgende wijzigingen die van invloed zouden kunnen zijn op hun certificaat:
 - 1) de bevoegde keuringsarts is onderworpen aan disciplinaire procedures of disciplinair onderzoek door een medisch tuchtcollege;
 - 2) er zijn wijzigingen in de voorwaarden waarop het certificaat werd verleend, waaronder de inhoud van de verklaringen die bij de aanvraag zijn ingediend;
 - 3) er wordt niet langer voldaan aan de eisen voor de afgifte;
 - 4) er is een wijziging van de praktijklocatie(s) of het correspondentieadres van de bevoegde keuringsarts.
- b) Wanneer de bevoegde autoriteit hiervan niet in kennis wordt gesteld, worden de aan het certificaat verbonden voorrechten opgeschort of ingetrokken, op basis van de beslissing van de bevoegde autoriteit die het certificaat opschort of intrekt.

MED.D.030 Geldigheid van certificaten van bevoegde keuringsartsen

Een certificaat van bevoegd keuringsarts mag niet worden verstrekt voor een periode langer dan 3 jaar. Het wordt verlengd op voorwaarde dat de houder:

- a) aan de algemene voorwaarden blijft voldoen die voor de medische praktijk vereist zijn en de registratie als medische praktijkbeoefenaar behoudt overeenkomstig de nationale wetgeving;
- b) binnen de afgelopen 3 jaar bijscholing in de luchtvaartgeneeskunde heeft gevolgd;

- c) ieder jaar ten minste 10 luchtvaartgeneeskundige medische onderzoeken heeft uitgevoerd;
- d) aan de voorwaarden het certificaat blijft voldoen; en
- e) de voorrechten uitoefent in overeenstemming met dit deel.

DEEL 2

Huisartsen

MED.D.035 Eisen voor huisartsen

- a) Huisartsen mogen uitsluitend als bevoegde keuringsarts handelen voor het verstrekken van medische certificaten voor LAPL:
 - 1) indien ze hun handelingen uitvoeren in een lidstaat waar huisartsen passende toegang hebben tot de volledige medische dossiers van aanvragers; en
 - 2) in overeenstemming met eventuele aanvullende eisen vastgesteld onder de nationale wetgeving.
- b) Om medische certificaten voor LAPL te kunnen afgeven, moeten huisartsen volledig gekwalificeerd en bevoegd zijn voor de geneeskundige praktijk in overeenstemming met de nationale wetgeving.
- c) Huisartsen die als bevoegde keuringsarts optreden, moeten hun werkzaamheden bij de bevoegde autoriteit aanmelden.

DEEL 3

Bedrijfsartsen

MED.D.040 Eisen voor bedrijfsartsen

Bedrijfsartsen mogen uitsluitend luchtvaartgeneeskundige beoordelingen van cabinebemanning uitvoeren indien:

- a) de bevoegde autoriteit zich ervan heeft vergewist dat het relevante nationale arbostelsel naleving van de toepasselijke eisen van dit deel kan waarborgen;
 - b) ze bevoegd zijn in de geneeskundige praktijk en gekwalificeerd in de bedrijfsgeneeskunde in overeenstemming met de nationale wetgeving; en
 - c) ze kennis van de luchtvaartgeneeskunde hebben opgedaan die relevant is voor de werkomgeving van cabinebemanning.
-