

Dit document vormt slechts een documentatiehulpmiddel en verschijnt buiten de verantwoordelijkheid van de instellingen

► **B**

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)

(PB L 311 van 25.11.2011, blz. 1)

Gewijzigd bij:

		Publicatieblad		
		nr.	blz.	datum
► <u>M1</u>	Verordening (EU) nr. 290/2012 van de Commissie van 30 maart 2012	L 100	1	5.4.2012
► <u>M2</u>	Verordening (EU) nr. 70/2014 van de Commissie van 27 januari 2014	L 23	25	28.1.2014



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.

⁽¹⁾ PB L 79 van 19.3.2008, blz. 1.

▼B

- (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.
- (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.

⁽¹⁾ PB L 373 van 31.12.1991, blz. 21.

▼B

- (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;

▼M1

6. de voorwaarden voor de afgifte, continuering, wijziging, beperking, schorsing of intrekking van de attesten voor cabinebemanning, als ook de rechten en de verantwoordelijkheden van de houders van attesten voor cabinebemanning;
7. de voorwaarden voor de afgifte, continuering, wijziging, beperking, schorsing of intrekking van certificaten van organisaties voor de opleiding van piloten en luchtvaartgeneeskundige centra die zijn betrokken bij de erkenning en luchtvaartgeneeskundige beoordeling van boordpersoneel in de burgerluchtvaart;
8. de eisen voor de certificering van vluchtnabootsers en voor organisaties die deze toestellen exploiteren en gebruiken;
9. de eisen inzake administratieve organisatie en het beheersysteem waaraan de lidstaten, het Agentschap en de organisaties moeten voldoen in verband met de regels in de punten 1 tot en met 8.

▼B*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;
 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;
- ▼M1**
11. „cabinebemanningslid”: een naar behoren erkend bemanningslid dat geen lid van het cockpitpersoneel noch van de technische bemanning is en dat door een exploitant is aangewezen om taken uit te voeren die verband houden met de passagiers- en vliegveiligheid tijdens de vluchtuitvoering;
 12. „boordpersoneel”: cockpit- en cabinebemanning;

▼M1

13. „JAR-conforme certificaten, goedkeuringen of organisaties”: certificaten of goedkeuringen die zijn afgegeven of erkend of organisaties die zijn gecertificeerd, goedgekeurd, geregistreerd of erkend door een lidstaat die de ter zake geldende JAR's heeft toegepast, overeenkomstig de nationale wetgeving die de JAR's en procedures weergeeft, en die zijn aanbevolen voor wederzijdse erkenning in het systeem van de gezamenlijke luchtvaartautoriteiten met betrekking tot deze JAR's.

▼B*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 ►**M1** deze verordening is van toepassing ◄ door een lidstaat zijn afgegeven of erkend gebaseerd op de JAR, worden geacht te zijn afgegeven in overeenstemming met deze verordening. Uiterlijk op ►**M1** 8 april 2018 ◄ 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;

▼B

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.

⁽¹⁾ PB L 243 van 27.9.2003, blz. 6.

▼B

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.

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.

▼M2*Artikel 9 bis***Opleiding voor typebevoegdverklaring en gegevens betreffende operationele geschiktheid**

1. Als in de bijlagen bij deze verordening wordt verwezen naar de gegevens betreffende operationele geschiktheid die zijn vastgesteld overeenkomstig Verordening (EU) nr. 748/2012 en als die gegevens niet beschikbaar zijn voor het relevante type luchtvaartuig, hoeft de aanvrager van een opleiding voor typebevoegdverklaring alleen te voldoen aan de bepalingen van de bijlagen bij Verordening (EU) nr. 1178/2011.

▼ M2

2. Opleidingen voor typebevoegdverklaring die zijn goedgekeurd vóór de goedkeuring van de minimumsyllabus inzake opleidingen voor typebevoegdverklaringen voor piloten en gegevens betreffende operationele geschiktheid voor het relevante type luchtvaartuig overeenkomstig Verordening (EU) nr. 748/2012 moeten uiterlijk op 18 december 2017 of binnen twee jaar na de goedkeuring van de gegevens betreffende operationele geschiktheid, als dat later is, de verplichte opleidingselementen bevatten.

▼ B*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, vergunningautorisaties 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.

▼ M1*Artikel 10 bis***Organisaties voor de opleiding van piloten**

1. Organisaties voor de opleiding van piloten moeten voldoen aan de technische eisen en administratieve procedures die zijn vastgesteld in de bijlagen VI en VII, en moeten worden gecertificeerd.

2. Organisaties voor de opleiding van piloten die in het bezit zijn van een JAR-conform certificaat dat door een lidstaat is afgegeven of erkend vóór deze verordening van toepassing wordt, worden geacht in het bezit te zijn van een certificaat dat werd afgegeven in overeenstemming met deze verordening.

In dat geval zijn de rechten van deze organisaties beperkt tot die welke vermeld zijn in de door de lidstaat afgegeven goedkeuring.

▼ M1

Onverminderd artikel 2 brengen organisaties voor de opleiding van piloten uiterlijk op 8 april 2014 hun beheersysteem, opleidingsprogramma's, procedures en handleidingen in overeenstemming met bijlage VII.

3. JAR-conforme opleidingsorganisaties die in een lidstaat worden geregistreerd vóór deze verordening van toepassing wordt, mogen opleiding verzorgen voor een JAR-conform bewijs van bevoegdheid als privévlieger (PPL).

4. Uiterlijk op 8 april 2017 vervangen de lidstaten de in de eerste alinea van lid 2 vermelde certificaten met certificaten die voldoen aan het in bijlage VI vastgestelde formaat.

*Artikel 10 ter***Vluchtnabootsers**

1. Vluchtnabootsers (FSTD's) die worden gebruikt voor opleidingen, tests en afnemen van proeven van bekwaamheid van piloten, met uitzondering van in de ontwikkelingsfase verkerende FSTD's die worden gebruikt voor opleidingen voor vliegproeven, moeten voldoen aan de technische eisen en administratieve procedures die zijn vastgelegd in de bijlagen VI en VII, en moeten worden erkend.

2. JAR-conforme FSTD-erkenningcertificaten die zijn afgegeven of erkend vóór deze verordening van toepassing wordt, worden beschouwd als zijnde afgegeven in overeenstemming met deze verordening.

3. Uiterlijk op 8 april 2017 vervangen de lidstaten de in lid 2 vermelde certificaten door erkenningcertificaten die beantwoorden aan het in bijlage VI vastgestelde formaat.

*Artikel 10 quater***Luchtvaartgeneeskundige centra**

1. Luchtvaartgeneeskundige centra moeten voldoen aan de technische eisen en administratieve procedures die zijn vastgesteld in de bijlagen VI en VII, en moeten worden gecertificeerd.

2. Erkenningen van luchtvaartgeneeskundige centra die door een lidstaat zijn afgegeven of erkend vóór deze verordening van toepassing wordt, worden geacht te zijn afgegeven in overeenstemming met deze verordening.

Luchtvaartgeneeskundige centra brengen uiterlijk op 8 april 2014 hun beheersysteem, opleidingsprogramma's, procedures en handleidingen in overeenstemming met bijlage VII.

3. Uiterlijk op 8 april 2017 vervangen de lidstaten de in de eerste alinea van lid 2 vermelde erkenningen van luchtvaartgeneeskundige centra door certificaten die voldoen aan het in bijlage VI vastgestelde formaat.

▼ **B***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.

▼ **M1***Artikel 11 bis***Erkenningen van cabinebemanningsleden en bijbehorende attesten**

1. De cabinebemanningsleden die betrokken zijn bij de commerciële vluchtuitvoering met een luchtvaartuig als bedoeld in artikel 4, lid 1, onder b) en c), van Verordening (EG) nr. 216/2008 dienen te zijn gekwalificeerd en in het bezit te zijn van het bijbehorende attest overeenkomstig de technische voorschriften en administratieve procedures die zijn vastgelegd in de bijlagen V en VI.

2. Cabinebemanningsleden die vóór de datum waarop deze verordening van toepassing wordt in het bezit zijn van een attest inzake veiligheidsopleiding dat werd afgegeven overeenkomstig Verordening (EEG) nr. 3922/91 („EU-OPS”):

- a) worden geacht te voldoen aan deze verordening als zij voldoen aan de toepasselijke eisen van EU-OPS inzake opleiding, bekwaamheid en recentheid, of
- b) moeten, als zij niet voldoen aan de toepasselijke eisen van EU-OPS inzake opleiding, controle en recentheid, alle vereiste opleidingen en controles voltooien voordat zij worden geacht te voldoen aan deze verordening, of
- c) moeten, als zij meer dan vijf jaar geen commerciële vluchten hebben uitgevoerd op vleugelvliegtuigen, de basisopleidingscursus voltooien en met goed gevolg het desbetreffende examen afleggen zoals voorgeschreven in bijlage V, alvorens zij worden geacht te voldoen aan deze verordening.

3. De attesten inzake veiligheidsopleidingen die overeenkomstig EU-OPS zijn afgegeven, worden uiterlijk op 8 april 2017 vervangen door attesten voor cabinebemanningsleden die beantwoorden aan het in bijlage VI vastgestelde formaat.

⁽¹⁾ PB L 373 van 31.12.1991, blz. 4.

▼ M1

4. Cabinebemanningsleden die betrokken zijn bij commerciële vluchttuitvoeringen met helikopters op de datum waarop deze verordening van toepassing wordt:

- a) worden geacht te voldoen aan de eisen inzake basisopleiding van bijlage V indien zij voldoen aan de toepasselijke bepalingen van de JAR's inzake opleiding, bekwaamheid en recentheid voor commercieel luchtvervoer met helikopters, of
- b) moeten, als zij niet voldoen aan de toepasselijke eisen van de JAR's inzake opleiding, bekwaamheid en recentheid voor commercieel luchtvervoer met helikopters, alle vereiste opleidingen en bekwaamheidstests voltooien om te vliegen met helikopters, met uitzondering van de basisopleiding, alvorens zij worden geacht te voldoen aan deze verordening, of
- c) moeten, als zij meer dan vijf jaar geen commerciële vluchttuitvoeringen met helikopters hebben verricht, de basisopleidingscursus voltooien en met goed gevolg het desbetreffende examen afleggen zoals voorgeschreven in bijlage V voordat zij worden geacht te voldoen aan deze verordening.

5. Onverminderd artikel 2 worden uiterlijk op 8 april 2013 attesten voor cabinebemanning die beantwoorden aan het in bijlage VI vastgestelde formaat afgegeven aan alle cabinebemanningsleden die betrokken zijn bij commerciële vluchten met helikopters.

*Artikel 11 ter***Toezichtscapaciteit**

1. De lidstaten dienen één of meer entiteiten aan te duiden als bevoegde autoriteit in die lidstaat met de nodige bevoegdheden en toegevoegde verantwoordelijkheden voor de certificering van en het toezicht op personen en organisaties die vallen onder Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsvoorschriften daarvan.

2. Indien een lidstaat meer dan één entiteit als bevoegde autoriteit aanduidt:

- a) dienen de bevoegdheidsgebieden van elke bevoegde autoriteit duidelijk te worden omschreven wat betreft verantwoordelijkheden en geografische beperking;
- b) dient te worden voorzien in coördinatie tussen deze entiteiten om een doeltreffend toezicht te garanderen op alle organisaties en personen die vallen onder Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsvoorschriften daarvan, binnen hun respectieve bevoegdheden.

3. De lidstaten dienen ervoor te zorgen dat de bevoegde autoriteit(en) over de nodige kennis en bekwaamheid beschikt (beschikken) om het toezicht te garanderen op alle personen en organisaties die vallen onder hun toezichtprogramma, en dat zij over de nodige middelen beschikt (beschikken) om de in deze verordening vastgestelde eisen na te leven.

4. De lidstaten dienen ervoor te zorgen dat het personeel van de bevoegde autoriteit geen toezichtactiviteiten verricht wanneer er bewijzen zijn dat daardoor direct, dan wel indirect een belangenconflict kan ontstaan, in het bijzonder als er familiale of financiële belangen in het geding zijn.

5. Personeel dat door de bevoegde autoriteit geautoriseerd is om certificerings- en/of toezichtstaken uit te oefenen, moet de bevoegdheid krijgen om minstens de volgende taken uit te voeren:

▼M1

- a) de archieven, gegevens, procedures onderzoeken alsmede elk ander materiaal dat relevant is voor de uitvoering van de certificerings- en/of toezichtstaak;
 - b) kopieën of uittreksels maken van dergelijke archieven, gegevens, procedures en ander materiaal;
 - c) een mondelinge toelichting ter plaatse vragen;
 - d) zich toegang verschaffen tot betrokken panden, exploitatieterreinen of vervoermiddelen;
 - e) audits, onderzoeken, beoordelingen en inspecties uitvoeren, met inbegrip van platforminspecties en onaangekondigde inspecties, en
 - f) voor zover nodig handhavingsmaatregelen nemen of op gang brengen.
6. De in lid 5 vermelde taken worden verricht met inachtneming van de wetgeving van de betrokken lidstaat.

*Artikel 11 quater***Overgangsmaatregelen**

Met betrekking tot organisaties waarvoor het Agentschap, overeenkomstig artikel 21, lid 1, onder b), van Verordening (EG) nr. 216/2008, de bevoegde autoriteit is:

- a) geven de lidstaten uiterlijk op 8 april 2013 alle gegevens met betrekking tot het toezicht van dergelijke organisaties door aan het Agentschap;
- b) worden certificeringsprocessen die vóór 8 april 2012 door een lidstaat op gang zijn gebracht, in overleg met het Agentschap door die lidstaat voltooid. Nadat die lidstaat het certificaat heeft afgegeven, neemt het Agentschap alle verantwoordelijkheden op zich als bevoegde autoriteit voor deze organisatie.

▼B*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.

▼M1

1 ter. Bij wijze van uitzondering op lid 1 mogen lidstaten beslissen de volgende bepalingen van de bijlagen I tot en met IV niet toe te passen tot 8 april 2013.

▼B

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;

▼B

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.

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 ►**M1** leden 1 ter tot en met zes ◀, 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.



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 aerodynamische 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 vluchttuitvoering.

„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 besturings-elementen 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.

▼B

„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.

▼B

„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 cockpitpersoneel 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 zonsopgang en zonsondergang zoals voorgeschreven door de bevoegde autoriteit van de lidstaat.

„Andere opleidingsapparaten (Other training devices — OTD)”: opleidingshulpmiddelen naast vluchtsimulatoren, 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 vakbekwaamheidselement en een beschrijving van de criteria die worden gebruikt om te beoordelen of het verlangde prestatieniveau is bereikt.

▼B

„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 liftooppervlakken, waarvan de vrije vlucht niet afhankelijk is van een motor.

„Eénpiloot-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.

▼B

„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 vlieginstructeur.

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.

▼B

- 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 examinerator.

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 solo-vluchten, dubbelbesturingsonderricht of als PIC ten behoeve van de totale vereiste vliegtijd voor het bewijs van bevoegdheid, de bevoegdverklaring of het certificaat.

▼B

- 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 beroespiloot 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 beroespiloot 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 beroespiloot 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 beroespiloot 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.

▼B

- 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 communicatietaak, 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.

▼B**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 éénpiloot- of meerpilootbediening, 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.

▼B**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.

▼B**FCL.120 LAPL — Theorie-examen**

Een kandidaat voor een LAPL 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.125 LAPL — Vaardigheidstest

- a) Aan de hand van een vaardigheidstest moet een kandidaat voor een LAPL 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) 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

- 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 luchtvaartterrein dan het luchtvaartterrein 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 theoretische kennis 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 verschillenden familiarisatietraining volgen. De verschillentraining moet worden aangekend in het logboek van de piloot of in een gelijkwaardig document en ondertekend door de instructeur.

▼B**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) herhalings training 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;

▼B

- 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 familiarisatietraining volgen, zoals bepaald in de gegevens voor operationele geschiktheid volgens deel 21. De verschillentraining moet worden aangekend 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) herhalings training 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 dubbelbesturings onderricht;
 - 2) 2 uur solovliegtijd onder toezicht;

▼B

- 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) — Lanceringmethoden

- 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 voltooien 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 theoretisch kennis beschikt over de TMG wat betreft de volgende onderwerpen:

— beginselen van het vliegen,

▼B

- 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) herhalings training 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

- 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

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 examiner 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 theoriekennis en vlieg instructie bevatten die toepasselijk zijn voor de toegekende bevoegdheden.

FCL.215 Theorie-examen

Een kandidaat voor een BPL, SPL of PPL moet blijken van een niveau van theoriekennis 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 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

- 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 vluchtovervoeringen 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 bekwaamheidspoeven 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.

▼B

- 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 vluchttuitvoeringen 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).

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

*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 vluchttuitvoeringen 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 bekwaamheidsprouf 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;

▼B

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 theoriekennis 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 hetelucht schepen.
- 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;

▼B

- 2) 10 inflaties en 20 starts en landingen; en
- 3) 1 solovlucht onder toezicht met een minimale vliegtijd van ten minste 30 minuten.
- b) Kandidaten voor een BPL die houder zijn van een LAPL(B) hebben recht op vrijstelling ten behoeve van de eisen voor de afgifte van een BPL.

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

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

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

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

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

- a) in het geval van een uitbreiding naar een andere klasse binnen dezelfde groep voldoet aan de eisen in FCL.135.B;
- b) in het geval van een uitbreiding naar een andere groep binnen dezelfde klasse van luchtballonnen ten minste het onderstaande heeft voltooid:
 - 1) 2 instructievluchten in een luchtballon van de relevante groep; en
 - 2) de onderstaande vliegtijd als PIC in luchtballonnen:
 - i) voor luchtballonnen met een balloncapaciteit van 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 bekwaamheidsproof met een examiner in een luchtballon van de toepasselijke klasse en met de maximale balloncapaciteit waarvoor ze bevoegd zijn; of

▼B

- 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 vluchttuitvoeringen 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.

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

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

Van deze 70 uur moet 20 uur VFR-overlandvliegtijd zijn als PIC, of overlandvliegtijd bestaande uit ten minste 10 uur als PIC en 10 uur als PICUS. Daarin 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 theoriekennis en vlieg instructie hebben gevolgd aan een ATO in overeenstemming met aanhangsel 5 van dit deel.

▼B

- 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 typebevoegdverklaring.

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 opleidingscursus hebben gevolgd aan een ATO. De cursus moet ofwel een geïntegreerde opleidingscursus 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,

▼B

- 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 meerpijlootbediening, tenzij de houder voldoet aan FCL.405.A, punt b), 2) en punt c), voor éénpijlootoperaties.

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 meerpijlootbediening 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).

▼B

- 2) Houders van een bewijs van bevoegdheid als boordwerktuigkundige, afgegeven volgens toepasselijke nationale regels, krijgen 50 % van de vliegtijd als boordwerktuigkundige toegekend tot een maximum van 250 uur. Deze 250 uur mag worden toegekend ten behoeve van de eis van 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) blijken 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 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.

▼B

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

- 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;

▼B

- 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

- 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

- 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 examinerator 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 vluchttuitvoering 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 vluchttuitvoeringen 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 vluchttuitvoering 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 herhalings training 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.

▼B*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) Eénpiloot-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) Eénpiloot-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

▼B

- 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 vliegers 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 vliegers onder toezicht die vereist zijn in de gegevens voor operationele geschiktheid zijn afgelegd.

FCL.725.A Theoriekennis en vlieg instructie 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) Éénpiloot-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) Éénpiloot-gecertificeerde watervliegtuigen. De opleidingscursus voor de bevoegdverklaring voor éénpiloot-gecertificeerde watervliegtuigen moet theoriekennis en vlieg instructie 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 vliegers of 250 routesectoren hebben voltooid, indien gedurende de opleiding een voor niveau CG, C of interim-C geschikte FFS wordt gebruikt;
 - 2) 500 vliegers 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 vluchtsimulatortraining vereist.

▼B**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 voltooiën 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 bekwaamheidsproof 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 bekwaamheidsproof.
- 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 bekwaamheidsproof van de exploitant in combinatie met de bekwaamheidsproof 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 bekwaamheidsproof 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 bekwaamheidsproof in de desbetreffende klasse in overeenstemming met aanhangsel 9 van dit deel met een examiner; 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;

▼B

- 12 starts en 12 landingen; en
 - een opleidingsvlucht van ten minste 1 uur met een vlieginstructeur (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) Eénpiloot-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 meerpiloot-bediening 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.

▼B

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 theoriekennis over de ATPL(H) hebben behandeld:

— algemene kennis van het luchtvaartuig: vliegtuigconstructie/systemen/voortstuwingsinrichting, en instrumenten/elektronica,

— vluchtprestaties en -planning: massa en zwaartepuntsligging, prestatie;

2) indien de kandidaat geen geïntegreerde opleiding voor ATP(H)/IR, ATP(H) of CPL(H)/IR heeft afgelegd, ten minste 70 uur als PIC op helikopters hebben gevlogen.

FCL.735.H 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 meerpiloten, 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.

▼B**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 bekwaamheidsproof 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 bekwaamheidsproof 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 bekwaamheidsproof 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 bekwaamheidsproof moet elke keer op een ander type worden afgelegd;

- 4) Indien kandidaten houder zijn van meer dan 1 typebevoegdverklaring voor helikopters met enkel een turbomotor met een maximale startmassa van 3 175 kg, kunnen ze een verlenging verkrijgen van alle betreffende typebevoegdverklaringen door een bekwaamheidsproof 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 bekwaamheidsproof 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 bekwaamheidsproof voor een typebevoegdverklaring.
- b) Een kandidaat die er voor de vervaldatum van een typebevoegdverklaring niet in slaagt op alle secties van een bekwaamheidsproof een voldoende te behalen, mag de bevoegdheden van die bevoegdverklaring niet uitoefenen totdat de bekwaamheidsproof 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:

▼B

- 1) houder zijn van een CPL/IR(A) met theoriekennis 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 vlieg instructie hebben gehad in helikopters;
- b) voor bestuurders van helikopters:
- 1) houder zijn van een CPL/IR(H) met theoriekennis 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 vlieg instructie 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 theoriekennis 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 route sector als bestuurder van het desbetreffende type van powered-lift luchtvaartuig of FFS, gevlogen met een examiner. Deze route sector 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

- 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 vlieguuren 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 luchtvaartuig; en
 - 2) ten minste 2 uur hebben gevlogen als bestuurder van het betreffende type luchtvaartuig 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 familiasatievluchten 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.

▼B

- 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 vlieguren 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.

▼B**FCL.815 Bevoegdverklaring voor het vliegen in bergachtige gebieden**

- a) Bevoegdheden. Houders 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 theorieonderwijs 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 theorieonderwijs 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) Houders 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.

▼B

- 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 ontwerpen 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;

▼B

- 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) Houder 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

▼B

- 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 vergevorderden 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.

▼B

- 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 theorie-opleiding 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 vlieginstructeur — FI

FCL.905.FI FI — Bevoegdheden en voorwaarden

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

- a) een PPL, SPL, BPL en LAPL in de desbetreffende luchtvaartuigcategorie;
- b) klasse- en typebevoegdverklaringen voor 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 éénpiloot-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;

▼B

- 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 vlieg instructeur (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 vlieg instructie 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.

▼B

- 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 vlieg instructie in vleugelvliegtuigen of TMG's en toezicht hebben gehouden op ten minste 25 solovluchten van leerling-piloten;
 - 2) voor de FI(H): 100 uur vlieg instructie 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 vlieg instructie over de volledige opleidingssyllabus voor de afgifte van een PPL(As), SPL of BPL in de betreffende luchtvaartuig categorie.

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 luchtvaartuig categorie, waarvan niet meer dan 5 uur simulatortijd in een FSTD;
 - 2) 20 uur VFR-overlandvluchten hebben uitgevoerd met de betreffende luchtvaartuig categorie 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 vliegreizen 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.

▼B**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 luchtvaartuigen 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;

▼B

- 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;

▼B

- 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

▼B

- 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;

▼B

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 afgifte

a) *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.

▼B

In het geval van een TRI(PL) moeten deze uren vlieg instructie zijn gevolgen als TRI of examiner voor typebevoegdverklaring (TRE), of SFI of examiner vluchtsimulator (SFE). In het geval van TRI(H) mag tijd die is gevolgen als FI, instructeur instrumentvliegen (IRI), instructeur vluchtsimulator voor éénpiloot-gecertificeerde vliegtuigen (STI) of eender welk type van examiner, meegerekend worden;

- ii) herhalings training 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 herhalings training 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;

▼B

- 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 bestuursplaats 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).

▼B

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;

▼B

- 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 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 SFI(SPA) kunnen worden uitgebreid naar vlieg instructie voor éénpiloot-gecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen 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 vleugelvliegtuigen; 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 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;

- 3) de MPL-cursus tijdens de elementaire fase, voortgezette fase en fase voor vergevorderden, op voorwaarde dat voor de elementaire fase hij houder is of is geweest van een certificaat FI(A) of IRI(A).

▼B

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 vlieg-instructie heeft uitgevoerd betrekking hebbend op de werkzaamheden van een SFI op het toepasselijke type onder het toezicht en tot tevredenheid van een TRE die hiervoor is gekwalificeerd.

FCL.915.SFI SFI — Toelatingseisen

Een kandidaat voor een SFI-certificaat moet:

- a) houder zijn of zijn geweest van een CPL, MPL of ATPL in de betreffende luchtvaartuigcategorie;
- b) 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 luchtvaarterreinen, 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;

▼B

- 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) herhalingscursus volgen voor instructeurs als een SFI aan een ATO;
 - 3) slagen voor de van toepassing zijnde secties van de beoordeling van vakbekwaamheid in overeenstemming met FCL.935;
- b) Daarnaast moet de kandidaat de bekwaamheidsproeven hebben afgelegd voor de afgifte van de typebevoegdverklaring voor het specifieke luchtvaartuig in een FFS die representatief is voor de types waarvoor hij 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.

▼B**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 vluchtsimulatoren 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.

▼B

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 observer 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

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.

▼B**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 praktischelement 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, bekwaamheidspoeven of beoordelingen van de vakbekwaamheid af te nemen en waarvoor ze bevoegd zijn om instructie te geven;

▼B

- 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.

▼B**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

- 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 beklag 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:

▼B

- 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 vliegexaminatoren — 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 examiner 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 examiner 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 examiner 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 examiner 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 examiner 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 examiner ten minste 2 000 vlieguren heeft als bestuurder op helikopters, waarvan ten minste 250 uur vlieg instructie;

▼B

- 3) vaardigheidstests en bekwaamheidsproeven voor typebevoegdverklaringen voor éénpiloot-gecertificeerde meermotorige helikoptersaangetekend op een PPL(H) of een CPL(H), op voorwaarde dat de examiner heeft voldaan aan de eisen onder 1) of 2), naargelang het geval, en houder is van een CPL(H) of ATPL(H) en, indien van toepassing, een IR(H);
- 4) vaardigheidstests en bekwaamheidsproeven voor de LAPL(H) op voorwaarde dat de examiner ten minste 500 vlieguren heeft als bestuurder van helikopters, waarvan ten minste 150 uur vlieg instructie.
- c) FE(As). Een FE voor luchtschepen is bevoegd om vaardigheidstests af te nemen voor de afgifte van de PPL(As) en CPL(As) en vaardigheidstests en bekwaamheidsproeven voor de bijbehorende typebevoegdverklaringen voor luchtschepen, op voorwaarde dat de examiner 500 vlieguren heeft als bestuurder op luchtschepen, met inbegrip van 100 uur vlieg instructie.
- d) FE(S). Een FE voor zweefvliegtuigen is bevoegd voor de uitvoering van:
 - 1) vaardigheidstests en bekwaamheidsproeven voor de SPL en de LAPL(S) op voorwaarde dat de examiner 300 vlieguren heeft als bestuurder van zweefvliegtuigen of gemotoriseerde zweefvliegtuigen, waarvan ten minste 150 uur of 300 lanceringen als vlieg instructie;
 - 2) bekwaamheidsproeven voor de uitbreiding van de SPL-bevoegdheden naar commerciële vluchtuitvoeringen op voorwaarde dat de examiner 300 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 examiner 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 vlieg instructie;
 - 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 vlieg instructie 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);

▼B

- 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 vlieg-instructie 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 éénpiloot-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 meerpiloot-gecertificeerde helikopters, houder zijn van een CPL(H) of ATPL(H) en 1 500 uren hebben gevlogen als bestuurder van meerpiloot-gecertificeerde helikopters, waarvan ten minste 500 uur als PIC;
 - 4) in het geval van éénpiloot-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);

▼B

- 5) in het geval van éénpiloot-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 éénpiloot-gecertificeerde meermotorige helikopters naar meerpiloot-gecertificeerde meermotorige helikopters voor hetzelfde type helikopter, moet de houder ten minste 100 uur meerpilootbediening hebben volbracht op dit type.
- 7) In het geval van kandidaten voor het eerste TRE-certificaat voor meerpiloot-gecertificeerde meermotorige helikopters, mogen de 1 500 uur vliegervaring op meerpiloot-gecertificeerde helikopters vereist in punt b), 3) worden beschouwd als zijnde voldaan als de kandidaat de 500 uur vliegtijd als PIC op een meerpiloot-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 éénpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen, behalve voor éénpiloot-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 éénpilootbevoegdheden 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

▼B

- 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 examinerator 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 bekwaamheidspoeven voor de afgifte, verlenging of hernieuwde afgifte van typebevoegdverklaringen voor meerpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen of powered-lift luchtvaartuigen, naargelang het geval;
 - 2) bekwaamheidspoeven 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 examinerator 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 examinerator 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 bekwaamheidspoeven voor de afgifte, verlenging en hernieuwde afgifte van typebevoegdverklaringen; en
 - 2) bekwaamheidspoeven 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 bekwaamheidspoeven voor de afgifte, verlenging of hernieuwde afgifte van een SFI(H)-certificaat, op voorwaarde dat de examinerator 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

- 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 vlieginstructeur — FIE***FCL.1005.FIE FIE — Bevoegdheden en voorwaarden**

- a) FIE(A). De bevoegdheden van een FIE voor vleugelvliegtuigen omvatten het afnemen van beoordelingen van vakbekwaamheid voor de afgifte, verlenging of hernieuwde afgifte van certificaten voor 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;

▼B

- 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 theoriekennis

A. VRIJSTELLING VAN THEORIEKENNIS VOOR DE AFGIFTE VAN EEN BEWIJS VAN BEVOEGDHEID VOOR EEN ANDERE LUCHTVAARTUIG-CATEGORIE — OVERBRUGGINGSONDERWIJS- EN EXAMENEISEN

1. LAPL, PPL, BPL en SPL

- 1.1. Voor de afgifte van een LAPL wordt de houder van een LAPL in een andere categorie van luchtvaartuigen volledig vrijgesteld voor de theoriekennis van de 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 theorieonderwijs volgen en slagen voor het theorie-examen op het geschikte niveau voor de volgende onderwerpen:

- beginselen van het vliegen,
- operationele procedures,
- vluchtprestaties en -planning,
- algemene kennis van het luchtvaartuig, navigatie.

- 1.3. Voor de afgifte van een PPL, BPL of SPL wordt de houder van een LAPL in dezelfde categorie van luchtvaartuigen volledig vrijgesteld van het theorieonderwijs en de exameneisen.

2. CPL

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

- menselijke prestaties,
- meteorologie.

▼B**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 taalvaardigheidsniveaus — Uitstekend, zeer goed en operationeel

Niveau	Uitspraak	Structuur	Woordenschat	Vlotheid	Begrip	Interacties
Uitstekend (Niveau 6)	Uitspraak, klemtoon, ritme en intonatie worden misschien beïnvloed door de eerste taal of regionale taalvariant van de spreker, maar brengen nooit de verstaanbaarheid in het gedrang.	Constante goede beheersing van zowel eenvoudige als complexe grammaticale structuren en zinspatronen.	De spreker beschikt over een voldoende grote en accurate woordenschat om doeltreffend te communiceren over een breed gamma van bekende en onbekende thema's. De woordenschat is idiomatisch, genuanceerd en registergevoelig.	De spreker is in staat om op een vlotte en natuurlijke wijze een uitgebreid gesprek te voeren. Verder is de spreker in staat om stilistische effecten te creëren (bijvoorbeeld om iets te benadrukken) door middel van variaties in zijn taalgebruik. De spreker maakt spontaan gebruik van passende partikels en connectoren.	De spreker geeft blijk van een constant goed begrip in bijna alle contexten, inclusief begrip van taalkundige en culturele subtiliteiten.	De spreker interageert gemakkelijk in bijna alle situaties. Hij is gevoelig voor verbale en niet-verbale signalen en weet gepast op deze signalen te reageren.
Zeer goed (Niveau 5)	Uitspraak, klemtoon, ritme en intonatie worden weliswaar beïnvloed door de eerste taal of regionale taalvariant van de spreker, maar brengen zelden de verstaanbaarheid in het gedrang.	Constante goede beheersing van eenvoudige grammaticale structuren en zinspatronen. De spreker waagt zich ook aan complexe structuren, maar maakt hierbij nog fouten die soms de betekenis in het gedrang brengen.	De spreker beschikt over een voldoende grote en accurate woordenschat om doeltreffend te communiceren over gewone, concrete en werkgerelateerde thema's. De spreker maakt consistent en succesvol gebruik van parafrases. Zijn woordenschat is soms idiomatisch.	De spreker is in staat om betrekkelijk vlot een uitgebreid gesprek te voeren over bekende thema's. Hij is nog niet in staat stilistische effecten te creëren door variaties in zijn taalgebruik. Hij maakt wel al gebruik van passende partikels of connectoren.	De spreker geeft blijk van een goed begrip van gewone, concrete en werkgerelateerde thema's en een veelal goed begrip wanneer hij geconfronteerd wordt met een taalkundige complicatie of een onverwachte omstandigheid. Hij is in staat een breed gamma aan spraakvariëteiten (dialecten en/of accenten) of taalregisters te begrijpen.	De spreker reageert onmiddellijk, gepast en informatief. Hij weet de spreker/luisteraar-verhouding doeltreffend te beheren.

Niveau	Uitspraak	Structuur	Woordenschat	Vlotheid	Begrip	Interacties
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 ingestudeerde 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 verduidelijkingsstrategieën 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 dubbelbesturingsonderricht.
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 vluchttuitvoeringen 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).

VLEGOPLEIDING

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 dubbelbesturingsonderricht waarvan maximaal 55 uur simulatortijd mag zijn;

▼B

- 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 dubbelbesturingsonderricht, waaronder ten minste 1 uur overlandnavigatie en 5 solostarts en 5 sololandingen, waarbij het vliegtuig volledig tot stilstand moet zijn gebracht; en
- e) 115 uur instrumenttijd, opgebouwd uit ten minste:
 - 1) 20 uur als SPIC;
 - 2) 15 uur MCC, waarvoor een FFS of FNPT II mag worden gebruikt;
 - 3) 50 uur 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 meer-motorig vleugelvliegtuig en de IR-vaardigheidstest op een meer-motorig 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.

▼B

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 meer-motorige 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.

VLIEGOOPLEIDING

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;

▼B

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.

▼B**THEORIEKENNIS**

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

THEORIE-EXAMEN

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

VLIEGOPLEIDING

8. De vliegopleiding moet, exclusief de opleiding voor de typebevoegdverklaring, bestaan uit een totaal van ten minste 150 uur, waarin alle voortgangstests opgenomen moeten zijn en waarvan de simulatortijd voor de gehele opleiding hoogstens 5 uur mag zijn. Binnen het totaal van 150 uur moeten kandidaten ten minste het volgende 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.

▼B

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).

VLIEGOOPLEIDING

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 nachtvliegen in een vleugelvliegtuig moeten aanvullend ten minste 5 uur nachtvlieg instructie 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 vliegreuren 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

▼B

- 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 één-motorig 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 goed-gekeurde 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 vluchttuitvoeringen 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.

▼B

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.

VLIEGOOPLEIDING

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 dubbelbesturingsonderricht, waarvan ten minste 1 uur overlandnavigatie en 5 solonachtcircuits. Elk circuit moet een start en een landing bevatten;

- e) 50 uur dubbelbesturingsonderricht in instrumentvliegen waaronder:

- i) 10 uur instructietijd elementair instrumentvliegen, en

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

▼B**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 nachtvliegen 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).

VLIEGOOPLEIDING

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

▼B

- 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. Naafronding 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.

▼B

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

- 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 dubbelbesturingsonderricht, waarvan ten minste 1 uur overlandnavigatie en 5 solonachtcircuits. Elk circuit moet een start en een landing bevatten;
- f) 50 uur dubbelbesturingsonderricht in instrumentvliegen waaronder:
 - i) 10 uur instructietijd elementair instrumentvliegen; en
 - ii) 40 uur IR-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.

▼B**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 dubbelbesturingsonderricht, waarvan ten minste 1 uur overlandnavigatie en 5 solonachtcircuits. Elk circuit moet een start en een landing bevatten;
- f) 10 uur dubbelinstructietijd in instrumentvliegen, waarvan ten minste 5 uur in een helikopter.

VAARDIGHEIDSTEST

9. Naafronding 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).

▼B

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

▼B

- 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 onderwijs 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 onderwijs 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

▼B

- 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.

▼B

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 luchtvaartuigen 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 luchtvaartuig.

VAARDIGHEIDSTEST

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

N. Modulaire cursus voor CPL — Luchtvaartuigen**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 luchtvaartuigen, waarvan 100 uur als PIC met inbegrip van 50 uur overlandvluchten.

▼B

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 nachtvliegen 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 goeddunken van de FE mag elke manoeuvre of procedure van de test éénmaal door de kandidaat worden herhaald. De FE mag de test in elk stadium stopzetten indien wordt geoordeeld dat de vliegvaardigheid, waarvan de kandidaat blijkt geeft, een volledige nieuwe test vereist.
6. Van de kandidaat wordt verlangd met het vliegtuig te vliegen vanaf een positie van waaruit de functies van een PIC kunnen worden uitgevoerd en de test af te leggen alsof er geen ander lid van het boordpersoneel aanwezig is. De verantwoordelijkheid voor de vlucht 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.

▼B

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 zwaartepunt-sligging, meteo-instructies, NOTAM's
b	Vliegtuiginspectie en -onderhoud
c	Taxiën en opstijgen
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 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 uitwijkluchthaven (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

▼B**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.

▼B

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 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

Grond drift:

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, lucht taxiën

▼B

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)

Noot 1: 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.

Noot 2: De FE moet uit de volgende oefeningen 4 items kiezen:

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	Andere abnormale en noodprocedures zoals geschetst in het betreffende vlieghandboek, waaronder begrepen die voor meermotorige helikopters: Gesimuleerde motorstoring bij de start: afgebroken start bij of vóór TDP of veilige noodlanding bij of vóór DPATO, kort na TDP of DPATO. Landing met gesimuleerde motorstoring: landing of doorstart volgend op motorstoring vóór LDP of DPBL, na motorstoring na LDP of veilige noodlanding na DPBL.

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

1. Het voor de vaardigheidstest gebruikte luchtschip moet voldoen aan de eisen voor 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 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 het gebruikte luchtschip.

▼B

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	Luchtschipinspectie en -onderhoud
c	Afmeerprocedure, manoeuvreren boven de grond en start
d	Prestatieoverwegingen en trim
e	Manoeuvres op het luchtvaartterrein en in het verkeerspatroon
f	Vertrekprocedure, hoogtemeterinstelling, vermijding van botsingen (uitkijken)
g	Contact met ATC — 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

▼B

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 uitwijkluchthaven (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	Modeling 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

▼B

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 vluchtuitvoerings-eisen 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.

▼B

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-prestatiecriteria.

VAKBEKWAAMHEIDSONDERDELEN

13. De 9 vakbekwaamheidsonderdelen waarin een kandidaat zich moet bewijzen, zijn de volgende:
 - 1) toepassen van de beginselen van menselijke prestaties, waaronder begrepen beginselen van het omgaan met dreiging en 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

▼B

- 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 desktop-computers 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 cockpitruiten doorlopend, minimaal van de waarnemingsrichting afhankelijk gezichtsveld dat elke bestuurder een gezichtsveld geeft van 180° in het horizontale vlak en 40° in het verticale vlak, en
- een nagebootste ATC-omgeving.

d) Fase 4 — Gevorderd

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



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 instrumentvliegopleiding, 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.

VLIEGOELEDING

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.

▼B

8. Een meermotorige IR(A)-opleiding moet ten minste 55 uur instrument-vliegtijd 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 instrumentvlieg instructie in vleugelvliegtuigen moet voldoen aan paragraaf 7 of 8, voor zover van toepassing.
11. De vlieg oefeningen in voorbereiding op de IR(A)-vaardigheidstest dienen het volgende te omvatten:
 - a) Module elementair instrumentvliegen: procedures en manoeuvres voor elementair instrumentvliegen die ten minste omvatten:

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,

▼B

- 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 volttooide 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.

VLIEGOPLEIDING

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

- 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 voltooiën 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).

▼B

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.

VLIEGOPLEIDING

7. Een IR(As)-opleiding moet ten minste 35 uur instrumentvliegtijd omvatten in opleiding, waarvan maximaal 15 uur simulatortijd in een FNPT I mag zijn, of maximaal 20 uur in een FFS of FNPT II. Ten hoogste 5 uur aan simulatortijd in een FNPT II of FFS mag worden uitgevoerd in een FNPT I.
8. Voor de houder van een CPL(As) of van een opleidingsgetuigschrift voor de module elementair instrumentvliegen kan de totale, in de paragraaf 7 vereiste hoeveelheid opleiding met 10 uur worden verminderd. De totale instrumentvlieg instructie in luchtvaartuigen 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 luchtvaartuigen.
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;

▼B

beperkt instrumentenpaneel;

b) Module procedurevliegen op instrumenten:

- i) procedures vóór de vlucht ten behoeve van IFR-vluchten, waaronder het gebruik van het vlieghandboek 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 briefing-informatie. 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 blijf te geven van de vaardigheid om:
 - het luchtvaartuig binnen zijn limieten te bedienen;
 - alle manoeuvres soepel en nauwkeurig uit te voeren;

▼B

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
initieëren 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	$\pm 5^\circ$
precisienadering	halve schaaluitslag, azimuth en glijpad

Koers:

alle motoren in werking	$\pm 5^\circ$
met gesimuleerde motorstoring	$\pm 10^\circ$

Snelheid:

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

INHOUD VAN DE 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

▼B

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

▼B

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	Vorbereiding 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

▼B

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 onderscheppen van koersen naar en van bv. NDB, VOR, RNAV
b	Gebruik van radiohulpmiddelen

▼B

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-PRECISIENADERINGSPROCEDURES

a	Instellen en controleren van navigatiehulpmiddelen, identificatie van faciliteiten
b	Aankomstprocedures, hoogtemeterinstellingen
c	Naderings- en landingsbriefing, inclusief controles van daling/nadering/landing
d (+)	Wachtprocedure
e	Naleving van de gepubliceerde naderingsprocedure
f	Tijdplanning nadering
g	Gestabiliseerde nadering (onder controle houden van hoogte, snelheid en koers)
h (+)	Acties bij de doorstart
i (+)	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 luchtvaartuig, 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

▼B

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-bevoegdheid verlenkt 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**B. Helikopters**

Vrijstellingen mogen alleen worden verleend wanneer de houder IR-bevoegdheid verlenget 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 vlieg instructie 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 examinerator 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 examinerator controleren of de houder van de klasse- of typebevoegdverklaring over een adequaat niveau van theoretisch kennis beschikt.
8. Indien de kandidaat verkiest de vaardigheidstest te beëindigen om redenen die door de examinerator als ongegrond worden beschouwd, moet de kandidaat de hele vaardigheidstest opnieuw afleggen. Wanneer de test wordt beëindigd om redenen die de examinerator gegrond acht, moeten slechts de niet voltooide secties in een latere vlucht worden getoetst.
9. Naar goeddunken van de examinerator mag elke manoeuvre of procedure van de test éénmaal door de kandidaat worden herhaald. De examinerator mag de test in elk stadium stopzetten indien wordt geoordeeld dat de vliegvaardigheid waarvan de kandidaat blijkt geeft, een volledige nieuwe test vereist.
10. Van de kandidaat wordt verlangd met het luchtvaartuig te vliegen vanaf een positie van waaruit de functies van een PIC of tweede bestuurder, naargelang het geval, kunnen worden uitgevoerd, en de test af te leggen alsof er geen ander lid van het boordpersoneel aanwezig is indien het gaat om een test/proef onder 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 examinerator 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 examinerator.

▼B

12. De examinerator 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.

SPECIFIEKE EISEN VOOR DE VAARDIGHEIDSTEST/BEKWAAMHEIDSPROEF VOOR TYPEBEVOEGDVERKLARINGEN VOOR MEERPILOOT-GECEERTIFICEERDE LUCHTVAARTUIGEN, VOOR TYPEBEVOEGDVERKLARINGEN VOOR ÉENPILOOT-GECEERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN, INDIEN BEDIEND IN MEERPILOOTOOPERATIES, 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 examinerator 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 examinerator 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

SLAGINGSKRITERIA

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 bekwaamheidspreef. 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.

▼B

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 bekwaamheidsproof. 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/-proof, 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	$\pm 5^\circ$
Precisienadering	halve schaaluitslag, azimut en glijpad

Koers:

alle motoren in werking	$\pm 5^\circ$
met gesimuleerde motorstoring	$\pm 10^\circ$

Snelheid:

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

▼B**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 bekwaamheidsproef wordt uitgevoerd met meerpilootbediening, zal de typebevoegdverklaring tot meerpilootbediening worden beperkt.



EËNPILOOT-GECEERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN, UITGEZON- DERD COMPLEXE VLEUGELVLIEG- TUIGEN MET GROOT PRESTATIEVER- MOGEN	PRAKTISCHE OPLEIDING				VAARDIGHEIDSTEST/ BEKWAAMHEIDS- PROEF VOOR EEN TY- PE-/KLASSEBEVOEGD- VERKLARING	
Manoeuvres/Procedures				Initialen van instructeur na voltooiing van de op- leiding	Afgelegd in	Initialen examinator na voltooi- ing test
	FTD	FFS	A		FFS A	
SECTIE 1						
1. Vertrek						
1.1. Vluchtvoorbereiding, waar- onder begrepen: Documentatie Bepalen van massa en zwaar- tepunt Weersinformatie NOTAM						
1.2. Controles voor de start						
1.2.1. Buiten	P#		P			
1.2.2. Binnen			P		M	
1.3. Motor starten: Normaal Storingen	P→	→	→		M	
1.4. Taxiën		P→	→		M	
1.5. Controles voor vertrek: Motor opwarmen (indien van toepassing)	P→	→	→		M	
1.6. Opstijgprocedure: Normaal met vleugelklepinstel- lingen volgens het vlieghand- boek Dwarswind (indien de omstan- digheden dat toelaten)		P→	→			
1.7. Klimmen: Vx/Vy Bochten naar bepaalde koersen Overgang naar horizontale vlucht		P→	→		M	
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 vleugelkleppen (in- clusief nadering tot VMCA, indien van toepassing)		P→	→			



EËNPILOOT-GECEERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN, UITGEZON- DERD COMPLEXE VLEUGELVLIEG- TUIGEN MET GROOT PRESTATIEVER- MOGEN	PRAKTISCHE OPLEIDING				VAARDIGHEIDSTEST/ BEKWAAMHEIDS- PROEF VOOR EEN TY- PE-/KLASSEBEVOEGD- VERKLARING	
Manoeuvres/Procedures				Initialen van instructeur na voltooiing van de op- leiding	Afgelegd in	Initialen examinator na voltooi- ing test
	FTD	FFS	A		FFS A	
2.2. Steile bochten (360° links en rechts bij 45° dwarshelling)		P→	→		M	
2.3. Overtrekken en herstellen: i) Overtrekken in de 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 vleu- gelvliegtuigen)		P→	→		M	
2.4. Bediening onder gebruikma- king van automatische piloot en stuurcommandosysteem (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 kaartlezen						
3A.2. Aanhouden van hoogte, koers en snelheid						
3A.3. Oriëntatie, tijdplanning en her- zien van ETA's						
3A.4. Gebruik van radionavigatie- hulpmiddelen (indien van toe- passing)						
3A.5. Vluchtbeheersing (vluchtlog, routinecontroles inclusief brandstof, systemen en ijs- afzetting)						



EËNPILOOT-GECEERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN, UITGEZON- DERD COMPLEXE VLEUGELVLIEG- TUIGEN MET GROOT PRESTATIEVER- MOGEN	PRAKTISCHE OPLEIDING				VAARDIGHEIDSTEST/ BEKWAAMHEIDS- PROEF VOOR EEN TY- PE-/KLASSEBEVOEGD- VERKLARING	
Manoeuvres/Procedures				Initialen van instructeur na voltooiing van de op- leiding	Afgelegd in	Initialen examinator na voltooi- ing test
	FTD	FFS	A		FFS A	
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 procedu- reminima (de automatische pi- loot 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 be- grepen een gesimuleerde uitval van het kompas en de vlieg- standaanwijzer: Standaardbochten (rate 1), herstellen vanuit ongewone vliegstanden	P—>	—>	—>		M	
3B.7* Uitval van de localiser of het glijpad	P—>	—>	—>			
3B.8* Contact met ATC — naleving, R/T-procedure						
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	



EËNPILOOT-GECEERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN, UITGEZON- DERD COMPLEXE VLEUGELVLIEG- TUIGEN MET GROOT PRESTATIEVER- MOGEN	PRAKTISCHE OPLEIDING				VAARDIGHEIDSTEST/ BEKWAAMHEIDS- PROEF VOOR EEN TY- PE-/KLASSEBEVOEGD- VERKLARING	
Manoeuvres/Procedures				Initialen van instructeur na voltooiing van de op- leiding	Afgelegd in	Initialen examinator na voltooi- ing test
	FTD	FFS	A		FFS A	
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 minimum- hoogte		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 ge- combineerd met secties 1 t/m 4)						
5.1. Afgebroken start bij een rede- lijke snelheid		P→	→		M	
5.2. Gesimuleerde motorstoring na opstijgen (alleen éénmotorige vleugelvliegtuigen)			P		M	
5.3. Gesimuleerde noodlanding zon- der vermogen (alleen éénmoto- rige 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-vaardig- heidstest) (op een veilige hoogte indien uitgevoerd in het luchtvaartuig)	P→	→	→			

▼B

EÉNPILOOT-GECEERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN, UITGEZON- DERD COMPLEXE VLEUGELVLIEG- TUIGEN MET GROOT PRESTATIEVER- MOGEN	PRAKTISCHE OPLEIDING				VAARDIGHEIDSTEST/ BEKWAAMHEIDS- PROEF VOOR EEN TY- PE-/KLASSEBEVOEGD- VERKLARING	
Manoeuvres/Procedures				Initialen van instructeur na voltooiing van de op- leiding	Afgelegd in	Initialen examinator na voltooi- ing test
	FTD	FFS	A		FFS A	
5.6. Contact met ATC — naleving, R/T-procedure						
SECTIE 6						
6. Gesimuleerde asymmetrische vlucht						
6.1* (Deze sectie kan worden ge- combineerd met secties 1 t/m 5) Gesimuleerde motorstoring ge- durende 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 landing, waarbij het vliegtuig volledig tot stilstand wordt ge- bracht	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 vluchtsimulatoren 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.

▼B

- 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 éénpilooten 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 opstijgen en landingsfasen.

MEERPILOOT-GECERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN EN ÉÉN- PILOOT-GECERTIFICEERDE COM- PLEXE VLEUGELVLIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVER- MOGEN	PRAKTISCHE OPLEIDING					VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF VOOR ATPL/MPL/TYPEBEVOEGD- VERKLARING	
Manoeuvres/Procedures					Initialen van instructeur na voltooi- ing van de opleiding	Afgelegd in	Initialen examinator na voltooi- ing test
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
SECTIE 1							
1. Vluchtvoorbereiding							
1.1. Prestatieberekening	P						
1.2. Uitwendige visuele in- spectie van het vleugel- vliegtuig; locatie van elk item en doel van de in- spectie	P#			P			



MEERPILOOT-GECEERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN EN EÉN- PILOOT-GECEERTIFICEERDE COM- PLEXE VLEUGELVLIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVER- MOGEN		PRAKTISCHE OPLEIDING					VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDS- PROEF VOOR ATPL/ MPL/TYPEBEVOEGD- VERKLARING	
Manoeuvres/Procedures						Initialen van instructeur na voltooi- ing van de opleiding	Afgelegd in	Initialen examinator na voltooi- ing test
		OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
1.3.	Inspectie van de cockpit		P→	→	→			
1.4.	Gebruik van checklist voor het starten van de motoren, startprocedures, controle van radio en na- vigatie-uitrusting, selectie en instelling van naviga- tie- en communicatiefre- quenties	P→	→	→	→		M	
1.5.	Taxiën conform luchtver- keersleiding of instructies van de instructeur			P→	→			
1.6.	Controles voor de start		P→	→	→		M	
SECTIE 2								
2.	Start							
2.1.	Normale start met ver- schillende instellingen van de vleugelkleppen, inclusief versnelde start			P→	→			
2.2*	Instrumentstart; overgang naar instrumentvliegen is vereist tijdens rotatie of onmiddellijk na het los- komen van de grond			P→	→			
2.3.	Opstijgen met dwarswind			P→	→			



MEERPILOOT-GECEERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN EN ÉÉN- PILOOT-GECEERTIFICEERDE COM- PLEXE VLEUGELVLIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVER- MOGEN		PRAKTISCHE OPLEIDING					VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDS- PROEF VOOR ATPL/ MPL/TYPEBEVOEGD- VERKLARING	
Manoeuvres/Procedures						Initialen van instructeur na voltooi- ing van de opleiding	Afgelegd in	Initialen examinator na voltooi- ing test
		OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
2.4.	Start met maximale start- massa (werkelijke of ge- simuleerde maximale startmassa)			P→	→			
2.5.	Opstijgen met gesimu- leerde 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 tot- dat 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 simule- ren.)			P→	→			
2.5.2*	tussen V1 en V2			P	X		M FFS uit- sluitend	
2.6.	Afgebroken start bij een redelijke snelheid vóór het bereiken van V1			P→	→X		M	
SECTIE 3								
3.	Vliegmanoeuvres en pro- cedures							
3.1.	Bochten met en zonder spoilers			P→	→			
3.2.	Veranderen van trim (a.g.v. tuck under) en machtrillingen na het be- reiken van het kritisch machgetal, en overige specifieke vliegeigen- schappen van het vlieg- tuig (bv. Dutch Roll)			P→	→X Voor deze oe- fening mag geen lucht- vaartuig worden gebruikt			



MEERPILOOT-GECEERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN EN ÉÉN- PILOOT-GECEERTIFICEERDE COM- PLEXE VLEUGELVLIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVER- MOGEN	PRAKTISCHE OPLEIDING					VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDS- PROEF VOOR ATPL/ MPL/TYPEBEVOEGD- VERKLARING	
Manoeuvres/Procedures					Initialen van instructeur na voltooi- ing van de opleiding	Afgelegd in	Initialen examinator na voltooi- ing test
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
3.3. Normale werking van systemen en besturingen van het paneel voor de boordwerktuigkundige	P→	→	→	→			
Normale en abnormale werking van de volgende systemen:						M	Een verplicht minimum van 3 abnormale items moet worden geselecteerd 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→	→	→	→			
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/stuurcommandosysteem	P→	→	→	→		M (enkel voor één-piloot)	
3.4.9. Apparatuur voor het waarschuwen voor of het vermijden van overtrekken, en apparatuur ter verbetering van de stabiliteit	P→	→	→	→			



MEERPILOOT-GECEERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN EN EÉN- PILOOT-GECEERTIFICEERDE COM- PLEXE VLEUGELVLIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVER- MOGEN	PRAKTISCHE OPLEIDING					VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDS- PROEF VOOR ATPL/ MPL/TYPEBEVOEGD- VERKLARING	
Manoeuvres/Procedures					Initialen van instructeur na voltooi- ing van de opleiding	Afgelegd in	Initialen examinator na voltooi- ing test
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
3.4.10. Grondnaderingswaarschu- wingssysteem (GPWS), weerradar, radiohoog- temeter, transponder		P→	→	→			
3.4.11 Radio's, navigatie-uitrus- ting, instrumenten, vluchtregelsysteem	P→	→	→	→			
3.4.12. Landingsgestel en rem- men	P→	→	→	→			
3.4.13 Vleugelvoorrandklep- en -achterrandsklepsysteem	P→	→	→	→			
3.4.14 Hulpaggregaat (APU)	P→	→	→	→			
Opzettelijk blanco gelaten							
3.6. Abnormale en noodpro- cedures:						M	Een ver- plicht mi- nimum van 3 items moet worden geselec- teerd uit 3.6.1 t/m 3.6.9
3.6.1. Brand oefeningen, bv. motor, APU, cabine, vrachtruim, cockpit, vleugel en elektrische branden inclusief evacua- tie		P→	→	→			
3.6.2. Rookbeheersing en -ver- wijdering		P→	→	→			
3.6.3. Motorstoringen, uitzetten en herstarten op veilige hoogte		P→	→	→			
3.6.4. Brandstof lozen (gesimu- leerd)		P→	→	→			
3.6.5. Windschering bij start/ landing			P	X		Alleen FFS	



MEERPILOOT-GECEERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN EN EÉN- PILOOT-GECEERTIFICEERDE COM- PLEXE VLEUGELVLIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVER- MOGEN		PRAKTISCHE OPLEIDING					VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDS- PROEF VOOR ATPL/ MPL/TYPEBEVOEGD- VERKLARING	
Manoeuvres/Procedures						Initialen van instructeur na voltooi- ing van de opleiding	Afgelegd in	Initialen examinator na voltooi- ing test
		OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
3.6.6.	Gesimuleerde cabine- drukstoring/nooddaling			P→	→			
3.6.7.	Uitval van een beman- ningslid		P→	→	→			
3.6.8.	Andere noodprocedures zoals uiteengezet in het betreffende vlieghand- boek		P→	→	→			
3.6.9.	ACAS-incident	P→	→	→	Er mag geen lucht- vaar- tuig worden ge- bruikt		Alleen FFS	
3.7.	Steile bochten met 45° helling, 180° tot 360° links en rechts		P→	→	→			
3.8.	Vroegtijdig herkennen van en tegenmaatregelen nemen bij beginnend overtrekken (tot aan acti- veren van overtrek-waar- schuwingsapparatuur) in startconfiguratie (vleugel- kleppen in startpositie), in kruisvluchtconfiguratie en in landingsconfiguratie (vleugelleppen in lan- dingspositie, landings- gestel uit)			P→	→			
3.8.1.	Herstellen uit volledig overtrekken of na active- ren van overtrekwaar- schuwingsapparaat in klimvlucht, kruisvlucht en naderingsconfiguratie			P	X			
3.9.	Instrumentvliegprocedu- res							
3.9.1*	Naleven van vertrek- en aankomstroutes en ATC- instructies		P→	→	→		M	
3.9.2.*	Wachtprocedures		P→	→	→			



MEERPILOOT-GECEERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN EN ÉÉN- PILOOT-GECEERTIFICEERDE COM- PLEXE VLEUGELVLIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVER- MOGEN	PRAKTISCHE OPLEIDING					VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDS- PROEF VOOR ATPL/ MPL/TYPEBEVOEGD- VERKLARING	
Manoeuvres/Procedures					Initialen van instructeur na voltooi- ing van de opleiding	Afgelegd in	Initialen examinator na voltooi- ing test
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
3.9.3* Precisienadering tot een beslissingshoogte (DH) niet lager dan 60 m (200 ft)							
3.9.3.1* handmatig, zonder stuur- commandosysteem			P→	→		M (al- leen vaardig- heids- test)	
3.9.3.2* handmatig, met stuur- commandosysteem			P→	→			
3.9.3.3* met automatische piloot			P→	→			
3.9.3.4* handmatig, met een mo- tor gesimuleerd buiten werking; motorstoring moet worden gesimuleerd tijdens de eindnadering vanaf het moment voor het passeren van het bui- tenmerkbaken (OM) tot aan het landingsdoelpunt of via de volledige afge- broken-naderingspro- cedure In vleugelvliegtuigen die niet als transportvliegtuig (JAR/FAR 25) of als commutervliegtuig (SFAR 23) gecertificeerd zijn, moet de nadering met gesimuleerde motor- storing en de daaropvol- gende doorstart worden begonnen in samenhang met de niet-precisienade- ring, zoals beschreven in 3.9.4. Met de doorstart moet worden begonnen bij het bereiken van de gepubliceerde hindernis- vrije hoogte (OCH/A), echter niet na het berei- ken van een minimum- dalingshoogte (MDH/A) van 500 ft boven de baandrempelhoogte. In vleugelvliegtuigen met dezelfde prestatie als			P→	→		M	



MEERPILOOT-GECEERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN EN ÉÉN- PILOOT-GECEERTIFICEERDE COM- PLEXE VLEUGELVLIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVER- MOGEN		PRAKTISCHE OPLEIDING					VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDS- PROEF VOOR ATPL/ MPL/TYPEBEVOEGD- VERKLARING	
Manoeuvres/Procedures						Initialen van instructeur na voltooi- ing van de opleiding	Afgelegd in	Initialen examinator na voltooi- ing test
		OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
	een transportvliegtuig betreffende startmassa en luchtdichtheidshoogte, kan de instructeur de motorstoring simuleren conform 3.9.3.4.							
3.9.4*	Niet-precisienadering tot aan de MDH/A			P*—>	—>		M	
3.9.5.	Circlingnadering onder de volgende omstandighe- den: a)* nadering tot de toe- gestane minimale circlingnaderings- hoogte boven zee- niveau op het betref- fende luchtvaartter- rein conform de lo- kale instrumentnade- ringsfaciliteiten onder gesimuleerde instru- mentvliegomstandig- heden; gevolgd door: b) circlingnadering naar een andere baan ten minste 90° uit de middellijn vanaf de eindnadering ge- bruikt in item a), op de toegestane mini- male circlingnade- ringshoogte. Opmerking: als a) en b) niet mogelijk zijn om ATC-redenen, kan een gesimuleerd slecht-zicht- patroon worden uitge- voerd.			P*—>	—>			
SECTIE 4								
4.	Afgebroken-naderings- procedures							
4.1.	Doorstart met alle moto- ren in werking* na een ILS-nadering bij het be- reiken van de beslis- singshoogte			P*—>	—>			



MEERPILOOT-GECEERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN EN EÉN- PILOOT-GECEERTIFICEERDE COM- PLEXE VLEUGELVLIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVER- MOGEN		PRAKTISCHE OPLEIDING					VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDS- PROEF VOOR ATPL/ MPL/TYPEBEVOEGD- VERKLARING	
Manoeuvres/Procedures						Initialen van instructeur na voltooi- ing van de opleiding	Afgelegd in	Initialen examinator na voltooi- ing test
		OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
4.2.	Overige procedures voor afgebroken naderingen			P*—>	—>			
4.3*	Handmatige doorstart met de kritische motor gesi- muleerd buiten werking na een instrumentnade- ring bij het bereiken van de DH, MDH of MAPt			P*—>	—>		M	
4.4.	Afgebroken landing op 15 m (50 ft) boven start- baandrempel 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 oe- fening mag geen lucht- vaartuig worden gebruikt			
5.3.	Dwarswindlandingen (vliegtuig, indien uitvoer- baar)			P—>	—>			
5.4.	Verkeerspatroon en lan- ding zonder of met ge- deeltelijk geselecteerde vleugelvoorrandskleppen en -achterrandskleppen			P—>	—>			
5.5.	Landing met kritische motor gesimuleerd buiten werking			P—>	—>		M	



MEERPILOOT-GECEERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN EN EÉN- PILOOT-GECEERTIFICEERDE COM- PLEXE VLEUGELVLIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVER- MOGEN	PRAKTISCHE OPLEIDING					VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDS- PROEF VOOR ATPL/ MPL/TYPEBEVOEGD- VERKLARING	
Manoeuvres/Procedures					Initialen van instructeur na voltooi- ing van de opleiding	Afgelegd in	Initialen examinator na voltooi- ing test
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
5.6. Landing met twee moto- ren gesimuleerd buiten werking: — vliegtuigen met 3 motoren: de midden- motor en 1 buiten- motor voor zover uitvoerbaar conform gegevens van het AFM; — vliegtuigen met 4 motoren: 2 motoren aan één zijde			P	X		M Alleen FFS (alleen vaardig- heids- 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 EÉN- PILOOT-GECERTIFICEERDE COM- PLEXE VLEUGELVLIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVER- MOGEN		PRAKTISCHE OPLEIDING					VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDS- PROEF VOOR ATPL/ MPL/TYPEBEVOEGD- VERKLARING	
Manoeuvres/Procedures						Initialen van instructeur na voltooi- ing van de opleiding	Afgelegd in	Initialen examinator na voltooi- ing test
		OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
6.2*	ILS-naderingen: onder gesimuleerde instrument- vliegomstandigheden tot aan de van toepassing zijnde DH, gebruikma- kend van vluchtgelei- dingssysteem. Standaard- procedures voor onder- linge samenwerking van de bemanning (taakver- deling, afroepprocedures, wederzijds toezicht, in- formatie-uitwisseling en ondersteuning) moeten in acht worden genomen			P→	→		M	
6.3*	Doorstart: na naderingen zoals aan- gegeven in 6.2 bij het bereiken van DH. De opleiding moet tevens een doorstart bevatten t.g.v. (gesimuleerd) on- voldoende RVR, wind- schering, vliegtuig wijkt te veel af van naderings- limieten voor een succes- volle nadering, en grond-/ boorduitrustingsdefect vóór het bereiken van DH en doorstart met gesimu- leerd boorduitrustings- defect			P→	→		M*	
6.4*	Landing(en): met visuele referentie vastgesteld bij DH vol- gend op een instrument- nadering. Afhankelijk van het specifieke vlucht- geleidingssysteem, moet een automatische landing worden uitgevoerd			P→	→		M	

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

▼B

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		

**B**

KLASSEBEVOEGDVERKLARING WATERS	PRAKTISCHE OPLEIDING	
Manoeuvres/Procedures	Initialen van instructeur na voltooiing van de opleiding	Initialen examiner na voltooiing test
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 _{mc} , indien van toepassing)		
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 kaart-lezen		
3.2. Aanhouden van hoogte, koers en snelheid		
3.3. Oriëntatie, tijdplanning en her-zien van ETA's		
3.4. Gebruik van radionavigatiehulp-middelen (indien van toepassing)		
3.5. Vluchtbeheersing (vluchtlog, routinecontroles inclusief brandstof, systemen en ijsafzetting)		



KLASSEBEVOEGDVERKLARING WAT- TER	PRAKTISCHE OPLEIDING	
Manoeuvres/Procedures	Initialen van in- structeur na vol- tooiing van de op- leiding	Initialen examina- tor na voltooiing test
3.6. Contact met ATC — naleving, R/T-procedure		
SECTIE 4		
4. Aankomsten en landingen		
4.1. Procedure bij aankomst op vlieg- veld (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)		
4.6. Doorstart vanaf de minimum- hoogte		
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 gecombi- neerd 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 zon- der vermogen (alleen éénmoto- rige vleugelvliegtuigen)		

▼B

KLASSEBEVOEGDVERKLARING WAT- TER	PRAKTISCHE OPLEIDING	
Manoeuvres/Procedures	Initialen van in- structeur na vol- tooiing van de op- leiding	Initialen examina- tor na voltooiing test
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 gecombi- neerd met secties 1 t/m 5)		
6.1. Gesimuleerde motorstoring gedu- rende de start (op veilige hoogte, tenzij uitgevoerd in een FFS en FNPT II)		
6.2. Afzetten en herstarten van de motor (alleen ME-vaardigheids- test)		
6.3. Asymmetrische nadering en doorstart		
6.4. Asymmetrische nadering en lan- ding, waarbij het vliegtuig vol- ledig 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 bekwaamheidsproof voor typebevoegdverklaringen en de ATPL moet de kandidaat slagen voor secties 1 t/m 4 en 6 (indien van toepassing) van de vaardigheidstest of bekwaamheidsproof. 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/-proof, 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 bekwaamheidsproof moeten binnen de zes maanden zijn voltooid.
2. In het geval van een bekwaamheidsproof voor een IR moet de kandidaat slagen voor sectie 5 van de bekwaamheidsproof. 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 herkansingproof, daarbij inbegrepen die items van sectie 5 waarvoor hij bij een eerdere poging was geslaagd, moet de kandidaat de volledige proof 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;

▼B

- 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
initieren van doorstart op beslissingshoogte (DH/DA)	+ 50 voet/– 0 voet
minimale dalingshoogte (MDH)/hoogte boven gemiddeld zeeniveau	+ 50 voet/– 0 voet

Volgen van grondkoersen:

m.b.v. radiohulpmiddelen	$\pm 5^\circ$
--------------------------	---------------

Precisienadering	halve schaaluitslag, azimut en glijpad
------------------	--

Koers:

normale operaties	$\pm 5^\circ$
abnormale operaties/noodgevallen	$\pm 10^\circ$

Snelheid:

in het algemeen	± 10 knopen
met gesimuleerde motorstoring	+ 10 knopen/– 5 knopen

b) Limieten tijdens het VFR-vliegen

Hoogte:

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

Koers:

normale operaties	$\pm 5^\circ$
abnormale operaties/noodgevallen	$\pm 10^\circ$

Snelheid:

in het algemeen	± 10 knopen
met gesimuleerde motorstoring	+ 10 knopen/– 5 knopen

▼B

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 opleidings-uitrustingsniveau aangegeven als (P), of kan worden uitgevoerd tot elk hoger uitrustingsniveau aangegeven met de pijl (—>).

De onderstaande afkortingen worden gehanteerd om de gebruikte opleidings-uitrusting 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/bekwaamheidsproef 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-GECE- TIFICEERDE HELIKOPTERS	PRAKTISCHE OPLEIDING				VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDS- PROEF	
Manoeuvres/Procedures				Initialen van instructeur na voltooiing van de op- leiding	Afgelegd in	Initialen exa- minator na voltooiing test
	FTD	FFS	H		FFS H	
SECTIE 1 — Voorbereidingen en controles vóór de vlucht						
1.1 Uitwendige visuele inspectie van de helikopter; locatie van elk item en doel van de in- spectie			P		M (indien uitge- voerd in de heli- kopter)	
1.2 Inspectie van de cockpit		P	—>		M	
1.3 Startprocedures, controle van radio- en navigatie-uitrusting, selectie en instelling van navi- gatie- en communicatiefre- quenties	P	—>	—>		M	
1.4 Taxiën/luchttaxiën in overeen- stemming met luchtverkeers- leidingsinstructies of op aan- wijzing van een instructeur		P	—>		M	
1.5 Procedures en controles voor de start	P	—>	—>		M	
SECTIE 2 — Vliegmanoeuvres en -procedures						
2.1 Starts (diverse profielen)		P	—>		M	
2.2 Starts & landingen op glooi- ingen of met dwarswind		P	—>			
2.3 Start met maximale startmassa (werkelijke of gesimuleerde maximale startmassa)	P	—>	—>			
2.4 Start met gesimuleerde motor- storing kort voor het bereiken van TDP of DPATO		P	—>		M	
2.4.1 Start met gesimuleerde motor- storing kort na het bereiken van TDP of DPATO		P	—>		M	



MEERPILOOT/ÉENPILOOT-GECERTIFICEERDE HELIKOPTERS	PRAKTISCHE OPLEIDING				VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF	
Manoeuvres/Procedures				Initialen van instructeur na voltooiing van de opleiding	Afgelegd in	Initialen examiner na voltooiing test
	FTD	FFS	H		FFS H	
2.5 Bochten tijdens klimvlucht en daalvlucht naar opgegeven koersen	P	—>	—>		M	
2.5.1 Bochten met 30° dwarshelling, 180° tot 360° linksom en rechtsom, uitsluitend op instrumenten	P	—>	—>		M	
2.6 Daling in autorotatie	P	—>	—>		M	
2.6.1 Autorotatielanding (alleen SEH) of vermogensherstel		P	—>		M	
2.7 Landingen, diverse profielen		P	—>		M	
2.7.1 Doorstart of landing volgend op gesimuleerde motorstoring vóór LDP of DPBL		P	—>		M	
2.7.2 Landing volgend op gesimuleerde motorstoring na LDP of DPBL		P	—>		M	
SECTIE 3 — Normale en abnormale werking van de volgende systemen en procedures						
3 Normale en abnormale werking van de volgende systemen en procedures:					M	Uit deze sectie moet een verplicht minimum van 3 items worden gekozen
3.1 Motor	P	—>	—>			
3.2 Airconditioning (verwarming, ventilatie)	P	—>	—>			
3.3 Pitot-/statisch systeem	P	—>	—>			
3.4 Brandstofsysteem	P	—>	—>			
3.5 Elektrisch systeem	P	—>	—>			
3.6 Hydraulisch systeem	P	—>	—>			



MEERPILOOT/ÉÉNPILOOT-GECERTI- FICEERDE HELIKOPTERS	PRAKTISCHE OPLEIDING				VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDS- PROEF	
Manoeuvres/Procedures				Initialen van instructeur na voltooiing van de op- leiding	Afgelegd in	Initialen exa- minator na voltooiing test
	FTD	FFS	H		FFS H	
3.7 Besturings- en trimsysteem	P	—>	—>			
3.8 Systeem ter voorkoming van ijsafzetting en ijsverwijdering	P	—>	—>			
3.9 Automatische piloot/stuurcom- mandosysteem	P	—>	—>			
3.10 Stabiliteitvergroten- de appa- raatuur	P	—>	—>			
3.11 Weerradar, radiohoogtemeter, transponder	P	—>	—>			
3.12 Gebiedsnavigatiesysteem	P	—>	—>			
3.13 Landingsgestel	P	—>	—>			
3.14 Hulpaggregaat (auxiliary po- wer unit — APU)	P	—>	—>			
3.15 Radio-, navigatie-uitrusting, instrumenten voor het Flight Management System (vlucht- regelsysteem)	P	—>	—>			
SECTIE 4 — Abnormale en noodprocedures						
4 Abnormale en noodprocedures					M	Uit deze sectie moet een ver- plicht mi- nimum van 3 items worden ge- kozen
4.1 Brandbestrijdingsoefeningen (waaronder evacuatie indien van toepassing)	P	—>	—>			
4.2 Rookbeheersing en -verwijde- ring	P	—>	—>			
4.3 Motorstoringen, uitzetten en herstarten op veilige hoogte	P	—>	—>			
4.4 Brandstof lozen (gesimuleerd)	P	—>	—>			



MEERPILOOT/ÉENPILOOT-GECERTI- FICEERDE HELIKOPTERS	PRAKTISCHE OPLEIDING				VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDS- PROEF	
Manoeuvres/Procedures				Initialen van instructeur na voltooiing van de op- leiding	Afgelegd in	Initialen exa- minator na voltooiing test
	FTD	FFS	H		FFS H	
4.5 Storing van staartrotorbestu- ring (indien van toepassing)	P	—>	—>			
4.5.1 Uitvallen van staartrotor (in- dien van toepassing)	P	—>	Voor deze oefening mag geen helikopter worden gebruikt			
4.6 Uitval van een bemanningslid — enkel MPH	P	—>	—>			
4.7 Storingen in de aandrijving	P	—>	—>			
4.8 Andere noodprocedures zoals uiteengezet in het betreffende vlieghandboek	P	—>	—>			
SECTIE 5 — Procedures voor instrumentvliegen (uit te voeren in IMC of gesimuleerde IMC)						
5.1 Instrumentenstart: overgang naar instrumentvliegen is ver- eist zo spoedig mogelijk na het loskomen	P*	—>*	—>*			
5.1.1 Gesimuleerde motorstoring tij- dens het vertrek	P*	—>*	—>*		M*	
5.2 Naleven van vertrek- en aan- komstroutes en ATC-instruc- ties	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 stuurcom- mandosysteem	P*	—>*	—>*		M*	
5.4.2 Handmatige precisienadering, met of zonder stuurcommando- systeem	P*	—>*	—>*		M*	



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

▼B**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:
 - a) het powered-lift luchtvaartuig binnen zijn limieten te bedienen;
 - b) alle manoeuvres soepel en nauwkeurig uit te voeren;
 - c) blijk te geven van goed inzicht en vliegerschap;
 - d) luchtvaartkundige kennis toe te passen;
 - e) 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;
 - f) procedures voor de onderlinge samenwerking van de bemanning en procedures voor de uitval van een bemanningslid te begrijpen en toe te passen; en
 - g) effectief met de andere bemanningsleden te communiceren.
3. De onderstaande limieten zijn van toepassing, met een marge voor turbulente weersomstandigheden en de kenmerken voor het hanteren en de prestaties van het gebruikte powered-lift luchtvaartuig.
 - a) Limieten tijdens het IFR-vliegen

Hoogte:

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

Volgen van grondkoersen:

m.b.v. radiohulpmiddelen	$\pm 5^\circ$
precisienadering	halve schaaluitslag, azimuth en glijpad

Koers:

normale operaties	$\pm 5^\circ$
abnormale operaties/noodgevallen	$\pm 10^\circ$

Snelheid:

in het algemeen	± 10 knopen
met gesimuleerde motorstoring	$+ 10$ knopen/ $- 5$ knopen

▼B

b) Limieten tijdens het VFR-vliegen

Hoogte:

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

Koers:

normale operaties	$\pm 5^\circ$
-------------------	---------------

abnormale operaties/noodgevallen	$\pm 10^\circ$
----------------------------------	----------------

Snelheid:

in het algemeen	± 10 knopen
-----------------	-----------------

met gesimuleerde motorstoring	+ 10 knopen/– 5 knopen
-------------------------------	------------------------

Gronddrift:

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

landing	± 2 voet (met 0 voet achterwaartse of zijwaartse vlucht)
---------	--

INHOUD VAN DE 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 opleidings-uitrustingsniveau aangegeven als (P), of kan worden uitgevoerd tot elk hoger uitrustingsniveau aangegeven met de pijl ($\rightarrow$).

6. De onderstaande afkortingen worden gehanteerd om de gebruikte opleidings-uitrusting aan te geven:

FFS = vluchtsimulator

FTD = vliegopleidingshulpmiddel

OTD = andere opleidingshulpmiddelen

PL = powered-lift luchtvaartuig.

a) Kandidaten voor de vaardigheidstest voor de afgifte van de typebevoegdverklaring voor powered-lift luchtvaartuigen moeten secties 1 t/m 5 afleggen, en sectie 6 indien van toepassing.

b) Kandidaten voor een verlenging of hernieuwde afgifte van de bekwaamheidsproef voor typebevoegdverklaring voor powered-lift luchtvaartuigen moeten secties 1 t/m 5 afleggen, en sectie 6 en/of 7 indien van toepassing.

c) De items met een sterretje (*) mogen uitsluitend op instrumenten worden gevlogen. Indien tijdens de vaardigheidstest of bekwaamheidsproef niet aan deze voorwaarde wordt voldaan, zal de typebevoegdverklaring worden beperkt tot uitsluitend VFR.

7. Wanneer de letter „M” in de kolom van de vaardigheidstest/bekwaamheidsproef staat, betekent dit dat het hier een verplichte oefening betreft.

▼B

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 LUCHT- VAARTUIGEN	PRAKTISCHE OPLEIDING					VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAM- HEIDSPROEF	
Manoeuvres/Procedures					Initialen van instructeur na voltooiing van de oplei- ding	Afgelegd in	Initialen examinator na voltooi- ing test
	OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	

SECTIE 1 — Voorbereidingen en controles vóór de vlucht

1.1	Uitwendige visuele inspectie van het powered-lift luchtvaartuig; locatie van elk 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	—>			
2.3.1	Afgebroken start: tijdens operaties op een startbaan tijdens operaties op een verhoogde helihaven tijdens operaties op een helihaven op grondniveau		P	—>		M	



CATEGORIE POWERED-LIFT LUCHT- VAARTUIGEN		PRAKTISCHE OPLEIDING					VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAM- HEIDSPROEF	
Manoeuvres/Procedures						Initialen van instructeur na voltooiing van de oplei- ding	Afgelegd in	Initialen examinator na voltooi- ing test
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
2.3.2	Start met gesimuleerde motorstoring na het beslissingspunt: tijdens operaties op een startbaan tijdens operaties op een verhoogde helihaven tijdens operaties op een helihaven op grondniveau		P	—>			M	
2.4	Daling in autorotatie in helikoptermodus naar de grond (voor deze oefening mag geen luchtvaartuig worden gebruikt)	P	—>	—>			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							
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	—>	—>				



CATEGORIE POWERED-LIFT LUCHT- VAARTUIGEN		PRAKTISCHE OPLEIDING					VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAM- HEIDSPROEF	
Manoeuvres/Procedures						Initialen van instructeur na voltooiing van de oplei- ding	Afgelegd in	Initialen examinator na voltooi- ing test
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
3.2	Onder druk zetten en aircon- ditioning (verwarming, venti- latie)	P	—>	—>				
3.3	Pitot-/statisch systeem	P	—>	—>				
3.4	Brandstofsysteem	P	—>	—>				
3.5	Elektrisch systeem	P	—>	—>				
3.6	Hydraulisch systeem	P	—>	—>				
3.7	Vliegtuigbesturings- trimsysteem en	P	—>	—>				
3.8	Systeem ter voorkoming van ijssafzetting en ijsverwijdering, voorruietverwarming (indien aanwezig)	P	—>	—>				
3.9	Automatische piloot/stuurcom- mandosysteem	P	—>	—>				
3.10	Apparatuur voor het waar- schuwen voor of het vermij- den van overtrekken, en appa- ratuur ter verbetering van de stabiliteit	P	—>	—>				
3.11	Weerradar, radiohoogtemeter, transponder, grondnaderings- waarschuwingssysteem (indien aanwezig)	P	—>	—>				
3.12	Landingsgestel	P	—>	—>				
3.13	Hulpaggregaat (auxiliary po- wer unit — APU)	P	—>	—>				
3.14	Radio-, navigatie-uitrusting, instrumenten en Flight Ma- nagement System (vlucht- regelsysteem)	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 wor- den geko- zen



CATEGORIE POWERED-LIFT LUCHT- VAARTUIGEN	PRAKTISCHE OPLEIDING					VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAM- HEIDSPROEF	
Manoeuvres/Procedures					Initialen van instructeur na voltooiing van de oplei- ding	Afgelegd in	Initialen examinator na voltooi- ing test
	OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
4.1 Brandbestrijdingsoefeningen, APU, vrachtruim, cockpit en elektrische branden inclusief evacuatie indien van toepas- sing	P	—>	—>				
4.2 Rookbeheersing en -verwijde- ring	P	—>	—>				
4.3 Motorstoringen, afzetten en herstarten van de motor (voor deze oefening mag geen luchtvaartuig worden gebruikt) met inbegrip van OEL-omzet- ting van helikopter naar lucht- vaartuig en omgekeerd	P	—>	—>			Alleen FFS	
4.4 Brandstof lozen (gesimuleerd, indien gepast)	P	—>	—>				
4.5 Windschering bij start en lan- ding (voor deze oefening mag geen luchtvaartuig worden ge- bruikt)			P			Alleen FFS	
4.6 Gesimuleerde cabinedruksto- ring/nooddaling (voor deze oefening mag geen luchtvaar- tuig 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 overtrekwaars- chuwingsapparaat in klim- vlucht, kruisvlucht en nade- ringsconfiguratie (voor deze oefening mag geen luchtvaar- tuig worden gebruikt)	P	—>	—>			Alleen FFS	
4.11 Andere noodprocedures zoals uiteengezet in het betreffende vlieghandboek	P	—>	—>				



CATEGORIE POWERED-LIFT LUCHT- VAARTUIGEN	PRAKTISCHE OPLEIDING					VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAM- HEIDSPROEF	
Manoeuvres/Procedures					Initialen van instructeur na voltooiing van de oplei- ding	Afgelegd in	Initialen examinator na voltooi- ing test
	OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
SECTIE 5 — Procedures voor instrumentvliegen (uit te voeren in IMC of gesimuleerde IMC)							
5.1 Instrumentenstart: overgang naar instrumentvliegen is vereist zo spoedig mogelijk na het loskomen	P*	—>*	—>*				
5.1.1 Gesimuleerde motorstoring tijdens de start na het beslissingspunt	P*	—>*	—>*			M*	
5.2 Naleven van vertrek- en aankomstroutes en ATC-instructies	P*	—>*	—>*			M*	
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*	—>*	—>*				



CATEGORIE POWERED-LIFT LUCHT- VAARTUIGEN	PRAKTISCHE OPLEIDING					VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAM- HEIDSPROEF	
Manoeuvres/Procedures					Initialen van instructeur na voltooiing van de oplei- ding	Afgelegd in	Initialen examinator na voltooi- ing test
	OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
5.6.1 Overige procedures voor afge- broken naderingen	p*	—>*	—>*				
5.6.2 Doorstart met een motor gesi- muleerd buiten werking bij het bereiken van de DA/DH of MDA/MDH	p*					M*	
5.7 Autorotatie in IMC met ver- mogensherstel om te landen op startbaan alleen in helikop- termodus (voor deze oefening mag geen luchtvaartuig wor- den 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 beslissings- hoogte van minder dan 60 m (CAT II/III)							
6 Extra autorisatie op een type- bevoegdverklaring voor in- strumentnaderingen tot aan een beslissingshoogte van minder dan 60 m (CAT II/III). De volgende manoeuvres en procedures zijn de minimale opleidingseisen om instru- mentnaderingen toe te staan tot een DH van minder dan 60 m (200 ft). Tijdens de vol- gende instrumentnaderingen en afgebroken-naderingspro- cedures moet gebruik worden gemaakt van alle uitrusting van het powered-lift luchtvaar- tuig die nodig is voor typecer- tificatie van instrumentnade- ringen tot een DH van minder dan 60 m (200 ft)							
6.1 Afgebroken start op minimaal toegestane RVR		P	—>			M*	



CATEGORIE POWERED-LIFT LUCHT- VAARTUIGEN	PRAKTISCHE OPLEIDING					VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAM- HEIDSPROEF	
Manoeuvres/Procedures					Initialen van instructeur na voltooiing van de oplei- ding	Afgelegd in	Initialen examinator na voltooi- ing test
	OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
6.2 ILS-naderingen onder gesimuleerde instru- mentvliegomstandigheden tot aan de van toepassing zijnde DH, gebruikmakend van vluchtgeleidingssysteem. Stan- daardprocedures voor onder- linge samenwerking van de bemanning (SOP's) moeten in acht worden genomen		P	—>	—>		M*	
6.3 Doorstart na naderingen zoals aange- geven in 6.2 bij het bereiken van DH. De opleiding moet tevens een doorstart bevatten t.g.v. (gesimuleerd) onvol- doende 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 refe- rentie vastgesteld bij DH vol- gend op een instrumentnade- ring. Afhankelijk van het spe- cifieke vluchtgeleidingssys- teem, moet een automatische landing worden uitgevoerd		P	—>			M*	
SECTIE 7 — Facultatieve uitrusting							
7 Gebruik van facultatieve uit- rusting		P	—>	—>			

E. Specifieke eisen voor de categorie luchtschepen

1. In het geval van vaardigheidstests of bekwaamheidsproeven voor typebe-
voegdverklaringen voor luchtschepen moet de kandidaat slagen voor secties
1 t/m 5 en 6 (indien van toepassing) van de vaardigheidstest of bekwaam-
heidsproef. 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 be-
kwaamheidsproef moeten binnen de zes maanden zijn voltooid.

▼B

TOEGESTANE AFWIJINGEN BIJ DE VliegTEST

2. De kandidaat dient blijk te geven van de vaardigheid om:
- i) het luchtschip binnen zijn limieten te bedienen;
 - ii) alle manoeuvres soepel en nauwkeurig uit te voeren;
 - iii) blijk te geven van goed inzicht en vliegerschap;
 - iv) luchtvaartkundige kennis toe te passen;
 - v) te allen tijde het luchtschip 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 luchtschip.

a) Limieten tijdens het IFR-vliegen

Hoogte:

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

Volgen van grondkoersen:

m.b.v. radiohulpmiddelen	$\pm 5^\circ$
precisienadering	halve schaaluitslag, azimut en glijpad

Koers:

normale operaties	$\pm 5^\circ$
abnormale operaties/noodgevallen	$\pm 10^\circ$

b) Limieten tijdens het VFR-vliegen

Hoogte:

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

Koers:

normale operaties	$\pm 5^\circ$
abnormale operaties/noodgevallen	$\pm 10^\circ$

INHOUD VAN DE 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.

▼B

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

6. De onderstaande afkortingen worden gehanteerd om de gebruikte opleidings-uitrusting 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	
Manoeuvres/Procedures					Initialen van instructeur na voltooi- ing van de opleiding	Afgelegd in	Initialen examinator na voltooi- ing test
	OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
SECTIE 1 — Voorbereidingen en controles vóór de vlucht							
1.1 Inspectie voorafgaand aan de vlucht				P			
1.2 Inspectie van de cockpit	P	→	→	→			
1.3 Startprocedures, controle van radio- en navigatie-uitrusting, selectie en instelling van navigatie- en communicatiefre-quenties		P	→	→		M	
1.4 Afmeerprocedure en manoeuvreren boven de grond			P	→		M	



LUCHTSCHIPCATEGORIE	PRAKTISCHE OPLEIDING					VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDS- PROEF	
Manoeuvres/Procedures					Initialen van instructeur na voltooi- ing van de opleiding	Afgelegd in	Initialen examinator na voltooi- ing test
	OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
1.5 Procedures en contro- les vóór de start	P	—>	—>	—>		M	
SECTIE 2 — Vliegmanoeuvres en -procedures							
2.1 Normaal VFR-start- profiel			P	—>		M	
2.2 Start met gesimu- leerde 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 klimproce- dure			P	—>			
2.6 Klimmen naar druk- hoogte			P	—>			
2.7 Drukhoogte herken- nen			P	—>			
2.8 Vliegen op of in de buurt van de druk- hoogte			P	—>		M	
2.9 Normale daling en nadering			P	—>			
2.10 Normaal VFR-lan- dingsprofiel			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						Initialen van instructeur na voltooi- ing van de opleiding	Afgelegd in	Initialen examinator na voltooi- ing test
		OTD	FTD	FFS	As		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, radio- hoogtemeter, transponder, grondnaden- ringswaarschuwing- systeem (indien aanwezig)	P	—>	—>	—>			
3.12	Landingsgestel	P	—>	—>	—>			
3.13	Hulpaggregaat (auxiliary power unit — APU)	P	—>	—>	—>			



LUCHTSCHIPCATEGORIE	PRAKTISCHE OPLEIDING					VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF	
Manoeuvres/Procedures					Initialen van instructeur na voltooi- ing van de opleiding	Afgelegd in	Initialen examinator na voltooi- ing test
	OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
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 vlucht-fasen, 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	
Manoeuvres/Procedures					Initialen van instructeur na voltooiing van de opleiding	Afgelegd in	Initialen examiner na voltooiing test
	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					VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF	
Manoeuvres/Procedures					Initialen van instructeur na voltooiing van de opleiding	Afgelegd in	Initialen examiner na voltooiing test
	OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
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	
Manoeuvres/Procedures					Initialen van instructeur na voltooi- ing van de opleiding	Afgelegd in	Initialen examinator na voltooi- ing test
	OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
6.1 Afgebroken start op minimaal toegestane RVR		P	—>			M*	
6.2 ILS-naderingen Onder gesimuleerde instrumentvlieg-omstandigheden tot aan de van toepassing zijnde DH, gebruikmakend van vluchtgeleidingssysteem. Standaardprocedures voor onderlinge samenwerking van de bemanning (SOP's) moeten in acht worden genomen		P	—>			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) onvolgende 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 vluchtgeleidingssysteem, moet een automatische landing		P	—>			M*	



LUCHTSCHIPCATEGORIE	PRAKTISCHE OPLEIDING					VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDS- PROEF	
Manoeuvres/Procedures					Initialen van instructeur na voltooi- ing van de opleiding	Afgelegd in	Initialen examinator na voltooi- ing test
	OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
worden uitgevoerd							
SECTIE 7 — Facultatieve uitrusting							
7 Gebruik van faculta- tieve 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:

- a) 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;
- b) blijk geven van voldoende kennis over de betreffende delen van deel OPS en deel FCL;
- c) blijk geven van taalvaardigheid in overeenstemming met FCL.055;
- d) voldoen aan de eisen in de onderstaande tabel:

Nationaal 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)

▼B

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(A)	> 500 op meerpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen, of bij meerpilootbediening 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)
CPL/IR(A)	> 500 als PIC op éénpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen	Geen	CPL/IR(A) met type-/klassebevoegdverklaring 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)

▼B

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
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:

▼B

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:

- a) als bekwaamheidsproef te voldoen aan de verlengingseisen van deel FCL voor de typebevoegdverklaring en de bevoegdverklaring instrumentvliegen die voor de bevoegdheden van het van kracht zijnde bewijs van bevoegdheid van belang zijn;
- b) blijk geven van voldoende kennis over de betreffende delen van deel OPS en deel FCL;
- c) blijk geven van taalvaardigheid in overeenstemming met FCL.055;
- d) voldoen aan de eisen in de onderstaande tabel:

Nationaal 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 typebevoegdverklaring beperkt tot tweede bestuurder	Aantonen van geschiktheid om te functioneren als PIC zoals vereist door aanhangsel 9 van deel FCL	(c)

▼B

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(H) geen IR(H)-bevoegdheden	> 1 000 op meervlieger-gecertificeerde helikopters	Geen	ATPL(H)-typebevoegdverklaring 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)-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.H, punt b)	CPL/IR(H) met toekenning ATPL(H)-theorie, op voorwaarde dat de ICAO ATPL(H)-theorietest 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)
CPL/IR(H)	> 500 als PIC op éénvlieger-gecertificeerde helikopters	Geen	CPL/IR(H) met typebevoegdverklaring beperkt tot éénvlieger-gecertificeerde helikopters	Verkrijgen van typebevoegdverklaring voor meervliegers zoals vereist door deel FCL	(i)

▼B

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(H)	< 500 als PIC op éénvlieger-gecertificeerde helikopters	Blijk geven van voldoende kennis over vluchtplanning en -prestaties zoals vereist door FCL.310 en FCL.615, punt b)	als in (4)(i)		(j)
CPL(H)	> 500 als PIC op éénvlieger-gecertificeerde helikopters	Bevoegdverklaring voor nachtvliegen	CPL(H) met typebevoegdverklaring beperkt tot éénvlieger-gecertificeerde helikopters		(k)
CPL(H)	< 500 als PIC op éénvlieger-gecertificeerde helikopters	Bevoegdverklaring voor nachtvliegen 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 éénvlieger-gecertificeerde helikopters		Als in (4)(k) en beperkt tot VFR-operaties overdag	Verkrijgen van typebevoegdverklaring voor meervliegers zoals vereist door deel FCL en een bevoegdverklaring nachtvliegen	(m)
CPL(H) Zonder bevoegdverklaring voor nachtvliegen	< 500 als PIC op éénvlieger-gecertificeerde helikopters	Blijk geven van voldoende kennis over vluchtplanning en -prestaties zoals vereist door FCL.310	Als in (4)(k) en beperkt tot VFR-operaties overdag		(n)
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 vleugelvliegtuig, wordt niet verlangd dat zij een theorie-examen voor ATPL(H) hebben gehaald, zolang zij met datzelfde type helikopter blijven vliegen; zij krijgen echter geen vrijstelling voor ATPL(H)-theorie ten behoeve van een deel FCL-bewijs van bevoegdheid. Indien zij een typebevoegdverklaring voor een ander meervlieger-gecertificeerde helikopter behoeven, moeten ze voldoen aan kolom (3), rij (h), onder i), van bovenstaande tabel.

▼B**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)

▼B

Nationaal certificaat	Ervaring	Overige eisen	Vervangend certificaat
(1)	(2)	(3)	(4)
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:
 - a) door middel van een vaardigheidstest voldoen aan de eisen voor verlenging van de type- of klassebevoegdverklaring van deel FCL die van belang zijn voor de bevoegdheden van het bewijs van bevoegdheid dat men reeds heeft;
 - b) aantonen dat kennis van de desbetreffende onderdelen van deel OPS en deel FCL is verkregen;
 - c) blijf geven van kennis van de Engelse taal overeenkomstig FCL.055;
 - d) houder zijn van een geldige medische verklaring van klasse 1 conform deel Medisch;
 - e) in het geval van vleugelvliegtuigen, voldoen aan de eisen wat betreft ervaring uiteengezet in de onderstaande tabel:

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)

▼B

(1)	(2)	(3)	
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), CPL(A)	CPLA(A)/IR, > 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)
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.

▼B**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:
 - a) de vaardigheidstest voor bevoegdverklaring instrumentvliegen afleggen en de type- of klassebevoegdverklaringen die van toepassing zijn op de bevoegdheden van het bewijs van bevoegdheid waarvan men houder is, in overeenstemming met aanhangsel 7 en aanhangsel 9 van deel FCL;
 - b) aantonen dat hij/zij voldoende kennis heeft verworven over luchtvaartwetgeving, weercodes voor de luchtvaart, vluchtplanning en -prestatie (IR) en menselijke prestaties;
 - c) blijk geven van kennis van de Engelse taal overeenkomstig FCL.055;
 - d) houder zijn van ten minste een geldige medische verklaring van klasse 2 conform bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago;
 - e) 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.

▼B

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) blijf 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.

▼B*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;

▼B

- „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 aanwezigheid 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;
- „Refractiefwijking”: 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.

▼B

- 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.

▼B

- 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.

▼B

- 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;

▼B

- 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 aange-tekend 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.

▼B

- 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 safetypilotbeperking (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.

▼B**MED.B.010 Cardiovasculair stelsel****a) Onderzoek**

- 1) Een standaard 12-afleidingen elektrocardiogram (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.

▼B

- 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.

▼B**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 asymptotische sinuspauzes;
 - ii) complete linkerbundeltakblok;
 - iii) Mobitz type 2 atrioventriculair blok;
 - iv) tachycardie met brede en/of smalle complexen;
 - v) ventriculaire pre-excitatie;
 - vi) asymptotische 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) asymptotische sinusbradycardie;
 - v) asymptotische sinustachycardie;
 - vi) asymptotische 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) symptotische sinoatriale ziekte;
 - ii) compleet atrioventriculair blok;

▼B

- iii) symptomatische QT-verlenging;
- iv) een automatisch implanteerbaar defibrillatiesysteem;
- v) een ventriculaire anti-tachycardiapacemaker.

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 maagdar kanaal 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.

▼B

- 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-darmevaluatie.

- 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, bleedings- of stollingsstoornis;

▼B

- 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.

▼B**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.

▼B

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 waanstoonnis 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.

▼Bb) *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 oogheelkundige 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 oogheelkundige 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 oogheelkundige 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;

▼B

- 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.

▼B

- 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 ooronderzoek 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) ongeheelde 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.

▼B*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

- 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.

▼B**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.

▼B**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.

▼B**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 bedrijfs-geneeskunde in overeenstemming met de nationale wetgeving; en
- c) ze kennis van de luchtvaartgeneeskunde hebben opgedaan die relevant is voor de werkomgeving van cabinebemanning.

▼ **M1***BIJLAGE V*

**KWALIFICATIE VAN CABINEBEMANNINGSLEDEN DIE
BETROKKEN ZIJN BIJ COMMERCIELE
LUCHTVERVOERSACTIVITEITEN**

[DEEL-CC]**SUBDEEL GEN****ALGEMENE EISEN****CC.GEN.001 Bevoegde autoriteit**

In dit deel wordt onder bevoegde autoriteit verstaan: de autoriteit die wordt aangeduid door de lidstaat waar een persoon een attest voor cabinebemanning aanvraagt.

CC.GEN.005 Toepassingsgebied

In dit deel worden de eisen vastgesteld voor de afgifte van attest voor cabinebemanning en de geldigheids- en gebruiksvoorwaarden voor de houders van deze attesten.

CC.GEN.015 Aanvraag voor een attest voor cabinebemanning

Een attest voor cabinebemanning dient te worden aangevraagd in de vorm en op de wijze zoals vastgelegd door de bevoegde autoriteit.

CC.GEN.020 Minimumleeftijd

Een kandidaat voor een attest voor cabinebemanning moet minstens 18 jaar oud zijn.

CC.GEN.025 Rechten en voorwaarden

- a) De houders van een attest voor cabinebemanning hebben het recht op te treden als cabinebemanningsleden bij commerciële luchtvervoersactiviteiten met luchtvaartuigen als bedoeld in artikel 4, lid 1, onder b) en c), van Verordening (EG) nr. 216/2008.
- b) Cabinebemanningsleden mogen de onder a) vermelde rechten alleen uitoefenen als zij:
 - 1. houder zijn van een geldig attest voor cabinebemanning als bedoeld in CC.CCA.105, en
 - 2. voldoen aan CC.GEN.030, CC.TRA.225 en de toepasselijke eisen van Deel-MED.

CC.GEN.030 Documenten en administratie

Om overeenstemming aan te tonen met de toepasselijke eisen als bedoeld in CC.GEN.025(b), dient elke houder het attest voor cabinebemanning, de lijst en de opleiding- en beoordelingsresultaten van zijn/haar luchtvaartuigtype of -varianten bij te houden en op verzoek te verstrekken, tenzij de exploitant die een beroep doet op zijn/haar diensten deze gegevens bijhoudt en deze zonder uitstel beschikbaar kan stellen op verzoek van een autoriteit of van de houder.

SUBDEEL CCA**SPECIEKE EISEN VOOR HET ATTEST VOOR CABINEBEMANNING****CC.CCA.100 Afgifte van het attest voor cabinebemanning**

- a) Attesten voor cabinebemanning mogen alleen worden afgegeven aan aanvragers die met goed gevolg het examen hebben afgelegd na voltooiing van de basisopleidingscursus overeenkomstig dit deel.
- b) Attesten voor cabinebemanning worden afgegeven:
 - 1. door de bevoegde autoriteit, en/of

▼ M1

2. door een organisatie die daarvoor toestemming heeft gekregen van de bevoegde autoriteit.

CC.CCA.105 Geldigheid van het attest voor cabinebemanning

Het attest voor cabinebemanning wordt voor onbepaalde tijd afgegeven en blijft geldig tenzij:

- a) het wordt geschorst of ingetrokken door de bevoegde autoriteit, of
- b) de houder tijdens de laatste 60 maanden de eraan verbonden rechten niet heeft uitgeoefend op minstens één luchtvaartuigtype.

CC.CCA.110 Schorsing en intrekking van het attest voor cabinebemanning

- a) Als de houders niet voldoen aan dit deel, kan de bevoegde autoriteit hun attest voor cabinebemanning schorsen of intrekken.
- b) De houders wier attest voor cabinebemanning wordt geschorst of ingetrokken door de bevoegde autoriteit:
 1. moeten schriftelijk in kennis worden gesteld van dit besluit, en van hun recht om daartegen in beroep te gaan overeenkomstig de nationale wetgeving;
 2. mogen de aan hun attest voor cabinebemanning verbonden rechten niet uitoefenen;
 3. moeten de exploitant(en) die een beroep doet (doen) op hun diensten daarvan zonder nodeloze vertraging in kennis stellen, en
 4. moeten hun attest teruggeven overeenkomstig de toepasselijke procedure die door de bevoegde autoriteit is vastgelegd.

SUBDEEL TRA

OPLEIDINGSEISEN VOOR AANVRAGERS EN HOUDERS VAN EEN ATTEST VOOR CABINEBEMANNING**CC.TRA.215 Verzorgen van opleidingen**

De in dit deel voorgeschreven opleiding moet:

- a) worden verzorgd door opleidingsorganisaties of commerciële luchtvervoersondernemingen die daartoe een goedkeuring hebben gekregen van de bevoegde autoriteit;
- b) worden gegeven door voldoende ervaren personeel dat naar behoren is gekwalificeerd voor de te behandelen opleidingselementen, en
- c) plaatsvinden volgens een opleidingsprogramma en syllabus welke in de goedkeuring van de organisatie worden gedocumenteerd.

CC.TRA.220 Basisopleiding en examen

- a) Aanvragers van een attest voor cabinebemanning moeten een basisopleiding voltooien om zich vertrouwd te maken met de luchtvaartomgeving en om voldoende algemene kennis en basisvaardigheden te verwerven teneinde de taken uit te voeren en zich bewust te zijn van hun verantwoordelijkheden met betrekking tot de passagiers- en vliegveiligheid tijdens de vluchtuitvoering in normale, abnormale en noodsituaties.
- b) Het basisopleidingsprogramma behandelt minstens de in aanhangsel 1 van dit deel gespecificeerde elementen. Dit programma omvat een theoretische en praktische opleiding.
- c) Aanvragers van een attest voor cabinebemanning moeten een examen afleggen over alle elementen van het onder b) gespecificeerde opleidingsprogramma, met uitzondering van CRM-opleiding, om aan te tonen dat ze het onder a) vereiste kennis- en vaardigheidsniveau hebben bereikt.

▼ M1**CC.TRA.225 Kwalificaties van luchtvaartuigtypen of varianten**

- a) Houders van een geldig attest voor cabinebemanning mogen alleen werkzaamheden aan boord van een luchtvaartuig uitvoeren als zij zijn gekwalificeerd in overeenstemming met de toepasselijke vereisten van Deel-ORO.
- b) Om gekwalificeerd te worden voor een luchtvaartuigtype of variant, moet de houder:
 - 1. voldoen aan de toepasselijke opleidings-, bekwaamheids- en geldigheidsvereisten die, al naargelang wat van toepassing is op het uitvoeren van werkzaamheden aan boord van het desbetreffende luchtvaartuig, het volgende omvatten:
 - i) typespecifieke opleiding, conversieopleiding en familiarisatie;
 - ii) verschillenopleiding;
 - iii) herhalingsopleiding, en
 - 2. in de afgelopen zes maanden werkzaamheden hebben verricht aan boord van het luchtvaartuig van dat type of de toepasselijke opfriscursus en bekwaamheidsproef hebben voltooid alvorens opnieuw werkzaamheden aan boord van het luchtvaartuig van dat type uit te voeren.

▼ **M1***Aanhangsel 1 van Deel-CC***Basisopleiding en examen****OPLEIDINGSPROGRAMMA**

Het basisopleidingsprogramma dient minstens het volgende te omvatten:

1. Algemene theoretische kennis van de luchtvaart en luchtvaartvoorschriften, met inbegrip van alle elementen die van belang zijn voor de taken en verantwoordelijkheden van cabinepersoneel:

- 1.1. luchtvaartterminologie, vliegtheorie, passagiersverdeling, operatiegebieden, meteorologie en gevolgen van oppervlakteverontreiniging op het luchtvaartuig;
- 1.2. luchtvaartvoorschriften voor cabinebemanning en de rol van de bevoegde autoriteit;
- 1.3. taken en verantwoordelijkheden van cabinepersoneel tijdens vluchttuitvoerinnen en de noodzaak om snel en efficiënt op noodsituaties te reageren;
- 1.4. permanente bekwaamheid en fitheid om als cabinepersoneelslid te functioneren, met inachtneming van de voorschriften inzake het maximumaantal vlieg- en diensttijden en rusttijden;
- 1.5. het belang van actualisering van de relevante documenten en handboeken door invoering van de van de maatschappij afkomstige wijzigingen;
- 1.6. belangrijk is dat de cabinebemanningsleden hun taken volgens het vluchthandboek van de exploitant uitvoeren;
- 1.7. het belang van briefing van het cabinepersoneel vóór de vlucht, en verstrekking van de nodige veiligheidsinformatie met betrekking tot hun specifieke taken, en
- 1.8. het belang om aan te geven wanneer leden van het cabinepersoneel het gezag en de verantwoordelijkheid hebben om te beginnen met een evacuatie of andere noodprocedures.

2. Communicatie:

Tijdens de opleiding wordt de nadruk gelegd op het belang van een goede communicatie tussen cabine- en cockpitbemanning, met aandacht voor communicatietechnieken en gebruik van gewone taal en vaktaal.

3. Basiscursus over menselijke factoren (HF) in de luchtvaart en Crew Resource Management (CRM)

Deze cursus wordt gegeven door minstens één cabine-CRM-instructeur. De opleidingselementen worden diepgaand behandeld en omvatten minstens de volgende onderdelen:

- 3.1. *Algemeen*: menselijke factoren in de luchtvaart, algemene instructies inzake CRM-beginselen en -doelstellingen, menselijke prestaties en beperkingen;
- 3.2. *Vanuit het oogpunt van het individuele cabinebemanningslid*: persoonlijkheidsbewustzijn, menselijke fouten en betrouwbaarheid, houding en gedragwijzen, zelfbeoordeling; stress en omgaan met stress; vermoeidheid en alertheid; assertiviteit; situatiebewustzijn, verwerving en verwerking van informatie.

4. Omgaan met passagiers en toezicht in de passagiersruimte:

- 4.1. het belang van een correcte verdeling van de passagiers over de stoelen met het oog op een goede gewichtsverdeling in het vliegtuig, speciale categorieën passagiers en de noodzaak om de plaatsen naast onbewaakte uitgangen aan valide passagiers te geven;

▼ M1

- 4.2. voorschriften voor het veilig opbergen van handbagage en voorwerpen voor dienstverlening in de passagiersruimte en het risico dat deze gevaar opleveren voor de passagiers, nooduitrusting of de nooduitgangen beschadigen;
- 4.3. voorlichting over herkenning van en omgaan met passagiers die onder invloed van alcohol of drugs verkeren of agressief zijn;
- 4.4. de te nemen voorzorgsmaatregelen wanneer levende dieren in de passagiersruimte worden vervoerd;
- 4.5. de maatregelen die moeten worden genomen in geval van turbulentie, inclusief het beveiligen van de passagiersruimte, en
- 4.6. methoden om passagiers te motiveren en de noodzakelijke beheersing van mensenmassa's (crowd control) voor een snelle noodevacuatie van het vliegtuig.
5. **Luchtvaartgeneeskundige aspecten en eerste hulp bij ongelukken (EHBO):**
 - 5.1. algemene instructie over luchtvaartgeneeskundige aspecten en overleving;
 - 5.2. de fysiologische effecten van vliegen, met speciale nadruk op zuurstofgebrek, zuurstofvereisten, de functie van de buis van Eustachius en barotrauma's;
 - 5.3. basisbeginselen EHBO, inclusief verzorging van:
 - a) luchtziekte;
 - b) maag-darmklachten;
 - c) hyperventilatie;
 - d) brandwonden;
 - e) wonden;
 - f) bewustelozen, en
 - g) breuken en verwondingen van zacht weefsel;
 - 5.4. medische spoedgevallen tijdens de vlucht en de bijbehorende eerste hulp, met inbegrip van ten minste:
 - a) astma;
 - b) stressreacties en allergische reacties;
 - c) shock;
 - d) diabetes;
 - e) verstikking;
 - f) epilepsie;
 - g) geboorten;
 - h) beroerte, en
 - i) hartaanvallen;
 - 5.5. het gebruik van geschikte uitrusting met inbegrip van eerstehulpzuurstof, EHBO-verbandtrommels en de inhoud daarvan;

▼ **M1**

- 5.6. praktische cardiopulmonaire reanimatie door ieder lid van de cabinebemanning, rekening houdend met de vliegtuigomgeving en gebruikmakende van een specifiek daartoe ontworpen pop, en
- 5.7. reisgezondheid en -hygiëne, inclusief:
 - a) hygiëne aan boord;
 - b) het risico op contact met besmettelijke ziekten en middelen om dergelijke risico's te beperken;
 - c) behandeling van klinisch afval;
 - d) ontsmetting van het luchtvaartuig;
 - e) overlijden aan boord, en
 - f) alertheidsmanagement, fysiologische effecten van vermoeidheid, slaapfysiologie, circadiaans ritme en verandering van tijdszone.
6. **Gevaarlijke goederen overeenkomstig de toepasselijke technische instructies van de ICAO**
7. **Algemene veiligheidsaspecten in de luchtvaart, inclusief kennisname van de bepalingen van Verordening (EG) nr. 300/2008**
8. **Brand- en rookopleiding:**
 - 8.1. de nadruk ligt op de verantwoordelijkheid van de cabinebemanning om in noodsituaties waarbij brand en rook ontstaat, snel in te grijpen, met de nadruk op het opsporen van de vuurhaard;
 - 8.2. wanneer brand of rook wordt ontdekt, is het belangrijk de cockpitbemanning onmiddellijk te waarschuwen en de voor coördinatie en bijstand noodzakelijke specifieke acties te ondernemen;
 - 8.3. het is noodzakelijk potentieel brandgevaarlijke plaatsen, zoals de toiletten, en de bijbehorende rookdetectoren regelmatig te controleren;
 - 8.4. de classificatie van branden, de geschikte types blusmiddelen en de procedures voor specifieke brandsituaties;
 - 8.5. de technieken voor het gebruiken van blusmiddelen, de gevolgen van slecht gebruik en van gebruik in een afgesloten ruimte, inclusief praktische opleiding in het blussen en in het aantrekken en gebruiken van in de luchtvaart gebruikte rookbeschermingsapparatuur, en
 - 8.6. de algemene procedures die door hulpdiensten van luchthavens op de grond worden gevolgd.
9. **Overlevingstraining:**
 - 9.1. beginselen van overlevingstraining in vijandige omgevingen (bv. poolgebied, woestijn, oerwoud, zee), en
 - 9.2. overlevingstraining in het water, inclusief het aantrekken en het gebruik in het water van reddingsvesten en het gebruik van reddingsvloten of ander soortgelijk materiaal, alsook het opdoen van praktijkervaring in het water.

▼ **M1***BIJLAGE VI***EISEN VAN DE AUTORITEIT MET BETREKKING TOT
BOORDPERSONEEL****[DEEL-ARA]****SUBDEEL GEN*****ALGEMENE EISEN******SECTIE I******Algemeen*****ARA.GEN.105 Definities**

Voor de toepassing van dit deel en Deel-ORA wordt verstaan onder:

1. „aanvaardbare wijzen van naleving” (Acceptable Means of Compliance, AMC): niet-bindende normen die het Agentschap heeft aangenomen ter illustratie van methoden om overeenstemming te bereiken met de basisverordening en de uitvoeringsvoorschriften daarvan;
2. „alternatieve wijzen van naleving”: wijzen die een alternatief voorstellen op een bestaande aanvaardbare wijze van naleving of die een nieuwe methode voorstellen om overeenstemming te bereiken met Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsvoorschriften daarvan waarvoor het Agentschap geen bijbehorende aanvaardbare wijzen van naleving (AMC) heeft vastgesteld;
3. „erkende opleidingsorganisatie” (Approved Training Organisation, ATO): een organisatie die gekwalificeerd is voor de uitvoering van opleidingen met het oog op het verkrijgen of verlengen van bewijzen van bevoegdheid als piloot en daarmee samenhangende bevoegdverklaringen en certificaten;
4. „model van basisinstrumentopleidingstoestel” (Basic Instrument Training Device, BITD): een combinatie van hardware en software die een BITD-kwalificatie heeft gekregen;
5. „certificeringsspecificaties”: door het Agentschap vastgestelde technische normen waarin is aangegeven hoe de naleving van de basisverordening en de uitvoeringsvoorschriften daarvan kan worden aangetoond en die door een organisatie voor certificeringsdoeleinden kunnen worden gebruikt;
6. „vlieginstructeur”: een instructeur die het recht heeft een opleiding te geven in een luchtvaartuig, in overeenstemming met Deel-FCL;
7. „vluchtnabootser” (Flight Simulation Training Device, FSTD): een opleidingstoestel dat:
 - a) in het geval van vliegtuigen een volledige vluchtnabootser (FFS), een vluchtopleidingstoestel (FTD), een vlucht- en navigatieprocedureopleidingstoestel (FNPT) of een basisinstrumentopleidingstoestel (BITD) is;
 - b) in het geval van helikopters een volledige vluchtnabootser (FFS), een vluchtopleidingstoestel (FTD) of een vlucht- en navigatieprocedureopleidingstoestel (FNPT) is;
8. „FSTD-kwalificatie”: het technische capaciteitsniveau van een FSTD, zoals gedefinieerd in het conformiteitsdocument;
9. „FSTD-gebruiker”: de organisatie of persoon die een opleiding, proeve van bekwaamheid of toetsing door middel van een FSTD vraagt aan een ATO;
10. „vliegverbod”: formeel verbod voor een luchtvaartuig om op te stijgen en het nemen van de nodige maatregelen om het aan de grond te houden;

▼ M1

11. „richtsnoeren”: niet-bindende informatie die door het Agentschap wordt opgesteld ter illustratie van de betekenis van een eis of specificatie en die dient om de interpretatie van de basisverordening, de uitvoeringsvoorschriften daarvan en de aanvaardbare wijzen van naleving te ondersteunen;
12. „ARO.RAMP”: subdeel RAMP van bijlage II bij de verordening inzake vluchtuitvoering.
13. „ander opleidingstoestel”: een ander hulpmiddel voor de opleiding van piloten dan een FSTD dat de mogelijkheid voor opleiding biedt zonder dat een volledige cockpit of cockpitomgeving noodzakelijk is;
14. „Deel-ARA”: bijlage VI bij de verordening inzake boordpersoneel;
15. „Deel-ORO”: bijlage III bij de verordening inzake vluchtuitvoering;
16. „Deel-CC”: bijlage V bij de verordening inzake boordpersoneel;
17. „Deel-FCL”: bijlage I bij de verordening inzake boordpersoneel;
18. „Deel-MED”: bijlage IV bij de verordening inzake boordpersoneel;
19. „Deel-ORA”: bijlage VII bij de verordening inzake boordpersoneel;
20. „hoofdvestiging van de organisatie”: het hoofdkantoor of de maatschappelijke zetel van de organisatie waar de belangrijkste financiële taken en de operationele controle van de activiteiten, waarnaar in deze verordening wordt verwezen, worden uitgevoerd;
21. „Qualification Test Guide” (QTG): een document om aan te tonen dat de prestatie- en besturingseigenschappen van een FSTD bij een simulatie binnen voorgeschreven grenzen overeenstemmen met die van het luchtvaartuig, de vliegtuigklasse of het helikoptertype, en dat alle toepasselijke eisen werden nageleefd. De QTG omvat zowel gegevens over het luchtvaartuig, de vliegtuigklasse of het helikoptertype als FSTD-gegevens ter ondersteuning van de validering.

ARA.GEN.115 Documentatie over het toezicht

De bevoegde autoriteit dient alle wetteksten, normen, voorschriften, technische publicaties en daarmee samenhangende documenten ter beschikking te stellen aan de betrokken personeelsleden zodat zij hun taken kunnen uitvoeren en zich van hun verantwoordelijkheden kunnen kwijten.

ARA.GEN.120 Wijzen van naleving

- a) Het Agentschap dient aanvaardbare wijzen van naleving op te stellen die mogen worden gebruikt om overeenstemming te bereiken met Verordening (EG) nr. 216/2008 en de daarin vervatte uitvoeringsvoorschriften. Wanneer er sprake is van overeenstemming met de aanvaardbare wijzen van naleving, wordt ervan uitgegaan dat aan de gerelateerde eisen in de uitvoeringsvoorschriften is voldaan.
- b) Alternatieve wijzen van naleving mogen worden gebruikt om overeenstemming te bereiken met de uitvoeringsvoorschriften.
- c) De bevoegde autoriteit dient een systeem uit te werken om consequent te beoordelen of alle alternatieve wijzen van naleving die worden gebruikt door haarzelf of door organisaties en personen die onder haar toezicht staan het mogelijk maken overeenstemming te bereiken met Verordening (EG) nr. 216/2008 en de daarin vervatte uitvoeringsvoorschriften.
- d) De bevoegde autoriteit dient alle overeenkomstig ORA.GEN.120 door een organisatie voorgestelde alternatieve wijzen van naleving te beoordelen door de verstrekte documentatie te analyseren en, als zij dat nodig acht, de organisatie te inspecteren.

▼ M1

Oordeelt de bevoegde autoriteit dat de alternatieve wijzen van naleving in overeenstemming zijn met de uitvoeringsvoorschriften, dan dient zij zonderodeloze vertraging:

- 1) de aanvrager ervan in kennis te stellen dat de alternatieve wijzen van naleving mogen worden uitgevoerd en, voor zover van toepassing, de erkenning of het certificaat van de aanvrager dienovereenkomstig aan te passen, en
 - 2) het Agentschap in kennis te stellen van de inhoud ervan, met inbegrip van exemplaren van alle relevante documenten;
 - 3) de andere lidstaat in kennis stellen van aanvaarde alternatieve wijzen van naleving.
- e) Gebruikt de bevoegde autoriteit zelf alternatieve wijzen van naleving om overeenstemming te bereiken met Verordening (EG) nr. 216/2008 en de daarin vervatte uitvoeringsvoorschriften, dan dient zij:
- 1) die beschikbaar te stellen aan alle organisaties en personen die onder haar toezicht staan, en
 - 2) het Agentschap zonderodeloze vertraging in kennis te stellen.

De bevoegde autoriteit dient het Agentschap een volledige beschrijving te geven van de alternatieve wijzen van naleving, inclusief herzieningen van procedures die van belang kunnen zijn, alsook een beoordeling waaruit blijkt dat de uitvoeringsvoorschriften worden nageleefd.

ARA.GEN.125 Informatieverstrekking aan het Agentschap

- a) De bevoegde autoriteit dient het Agentschap zonderodeloze vertraging in kennis te stellen van alle significante problemen met de tenuitvoerlegging van Verordening (EG) nr. 216/2008 en de daarin vervatte uitvoeringsvoorschriften.
- b) De bevoegde autoriteit dient het Agentschap veiligheidsrelevante informatie te verstrekken afkomstig uit de door haar ontvangen meldingen van voorvallen.

ARA.GEN.135 Onmiddellijke reactie op een veiligheidsprobleem

- a) Onverminderd Richtlijn 2003/42/EG van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾ dient de bevoegde autoriteit een systeem toe te passen om veiligheidsinformatie op adequate wijze te verzamelen, te analyseren en te verspreiden.
- b) Het Agentschap dient een systeem toe te passen om alle ontvangen relevante veiligheidsinformatie op adequate wijze te analyseren en de lidstaten en de Commissie zonderodeloze vertraging alle informatie, met inbegrip van aanbevelingen of te nemen corrigerende maatregelen, te verstrekken die zij nodig hebben om tijdig te reageren op een veiligheidsprobleem met producten, onderdelen, uitrustingsstukken, personen of organisaties die onder Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsvoorschriften daarvan vallen.
- c) Bij ontvangst van de onder a) en b) bedoelde informatie dient de bevoegde autoriteit passende maatregelen te nemen om het veiligheidsprobleem aan te pakken.
- d) De onder c) genomen maatregelen moeten onmiddellijk ter kennis worden gebracht van alle personen of organisaties die daaraan moeten voldoen krachtens Verordening (EG) nr. 216/2008 en de daarin vervatte uitvoeringsvoorschriften. De bevoegde autoriteit dient ook het Agentschap in kennis te stellen van deze maatregelen, alsmede de andere betrokken lidstaten in zoverre gecombineerd optreden vereist is.

⁽¹⁾ PB L 167 van 4.7.2003, blz. 23.

▼ **M1***SECTIE II**Beheer***ARA.GEN.200 Managementsysteem**

- a) De bevoegde autoriteit dient een managementsysteem op te zetten en in stand te houden met ten minste:
- 1) gedocumenteerde beleidslijnen en procedures ter beschrijving van haar organisatie, wijzen en methoden om overeenstemming te bereiken met Verordening (EG) nr. 216/2008 en de daarin vervatte uitvoeringsvoorschriften. De procedures moeten worden geactualiseerd en dienen bij deze bevoegde autoriteit te worden gebruikt als basiswerkdokumenten voor alle daarmee samenhangende taken;
 - 2) voldoende personeel om haar taken uit te voeren en zich van haar verantwoordelijkheden te kwijten. Dit personeel moet over de nodige kwalificaties beschikken om de toegewezen taken te vervullen, de nodige kennis en ervaring hebben en een basisopleiding en regelmatige bijscholing hebben gevolgd om de vaardigheden op peil te houden. Er dient een systeem te worden opgezet om de beschikbaarheid van het personeel te plannen teneinde alle taken naar behoren te volbrengen;
 - 3) adequate faciliteiten en kantoorruimte om de toegewezen taken uit te voeren;
 - 4) een functie om te controleren of het managementsysteem voldoet aan de toepasselijke eisen en te beoordelen of de procedures goed functioneren, waaronder de invoering van een intern auditproces en een proces voor het beheer van veiligheidsrisico's. Het auditproces omvat een terugkoppelingssysteem van auditbevindingen naar de hoogste leiding van de bevoegde autoriteit om te waarborgen dat waar nodig corrigerende maatregelen worden uitgevoerd, en
 - 5) een persoon of groep personen die in laatste instantie verantwoording verschuldigd is aan de hoogste leiding van de bevoegde autoriteit wat betreft de functie van het auditproces.
- b) De bevoegde autoriteit dient voor elk werkterrein, inclusief het managementsysteem, één of meer personen aan te wijzen die de algehele verantwoordelijkheid dragen voor het beheer van de relevante taak of taken.
- c) De bevoegde autoriteit dient procedures vast te stellen om deel te nemen aan de wederzijdse uitwisseling van alle noodzakelijke informatie en assistentie met andere betrokken bevoegde autoriteiten, met inbegrip van alle vastgestelde bevindingen en genomen follow-upmaatregelen als gevolg van het toezicht op personen en organisaties die activiteiten uitoefenen op het grondgebied van een lidstaat, maar die zijn gecertificeerd door de bevoegde autoriteit van een andere lidstaat of het Agentschap.
- d) Een kopie van de met het managementsysteem verband houdende procedures en wijzigingen daarvan moet voor standaardisatiedoeleinden aan het Agentschap ter beschikking worden gesteld.

ARA.GEN.205 Toewijzing van taken aan gekwalificeerde entiteiten

- a) Taken met betrekking tot de eerste certificering of het permanent toezicht op personen of organisaties die onder Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsbepalingen daarvan vallen, worden door de lidstaten uitsluitend toegewezen aan gekwalificeerde entiteiten. Bij het toewijzen van deze taken zorgt de bevoegde autoriteit ervoor toe dat zij:
- 1) beschikt over een systeem om in het begin en op permanente basis te beoordelen of de gekwalificeerde entiteit voldoet aan bijlage V bij Verordening (EG) nr. 216/2008.
- Dit systeem en de beoordelingsresultaten moeten worden gedocumenteerd;
- 2) een gedocumenteerde overeenkomst heeft opgesteld met de gekwalificeerde entiteit. Deze overeenkomst moet door beide partijen zijn goedgekeurd op het passende beheersniveau en moet een duidelijke omschrijving bevatten van:
 - i) de uit te voeren taken;

▼ M1

- ii) de te verstrekken verklaringen, rapporten en registers;
 - iii) de technische voorwaarden waaraan moet worden voldaan bij de uitvoering van deze taken;
 - iv) de daarmee samenhangende aansprakelijkheidsdekking, en
 - v) de bescherming van bij de uitvoering van deze taken verworven informatie.
- b) De bevoegde autoriteit dient te waarborgen dat alle voor haar rekening verrichte taken inzake certificering of permanent toezicht vallen onder het interne controleproces en het risicobeoordelingsproces die krachtens AR.GEN.200 a) 4) moeten worden uitgevoerd.

ARA.GEN.210 Wijzigingen in het managementsysteem

- a) De bevoegde autoriteit dient over een systeem te beschikken dat wijzigingen in kaart brengt die haar vermogen beïnvloeden om haar taken uit te voeren en zich van haar verantwoordelijkheden te kwijten zoals omschreven in Verordening (EG) nr. 216/2008 en de daarin vervatte uitvoeringsvoorschriften. Dit systeem stelt haar in staat waar nodig maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat haar managementsysteem passend en doeltreffend blijft.
- b) De bevoegde autoriteit dient haar systeem te actualiseren om elke wijziging in Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsvoorschriften daarvan tijdig weer te geven teneinde een effectieve tenuitvoerlegging te waarborgen.
- c) De bevoegde autoriteit dient het Agentschap in kennis te stellen van wijzigingen die haar vermogen beïnvloeden om haar taken uit te voeren en zich van haar verantwoordelijkheden te kwijten zoals omschreven in Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsvoorschriften daarvan.

ARA.GEN.220 Gegevensbeheer

- a) De bevoegde autoriteit dient een systeem voor het bijhouden van gegevens uit te werken dat voorziet in een adequate opslag, toegankelijkheid en betrouwbare traceerbaarheid van:
- 1) de gedocumenteerde beleidslijnen en procedures van het managementsysteem;
 - 2) de opleiding, kwalificatie en autorisatie van haar personeel;
 - 3) de taakverdeling, waaronder de uit hoofde van ARA.GEN.205 vereiste elementen, alsook de bijzonderheden van de toegewezen taken;
 - 4) certificeringsprocessen en permanent toezicht op gecertificeerde organisaties;
 - 5) processen voor de afgifte van bewijzen van bevoegdheid voor personeel, bevoegdverklaringen, certificaten en attesten en voor het voortdurende toezicht op de houders van deze bewijzen van bevoegdheid, bevoegdverklaringen, certificaten en attesten;
 - 6) processen voor de afgifte van FSTD-kwalificatiecertificaten en voor het permanente toezicht op de FSTD en de organisatie die de FSTD exploiteert;
 - 7) toezicht op personen en organisaties die activiteiten uitoefenen op het grondgebied van de lidstaat, maar die onder het toezicht staan van of die zijn gecertificeerd door de bevoegde autoriteit van een andere lidstaat of door het Agentschap, zoals overeengekomen tussen deze autoriteiten;
 - 8) de beoordeling en kennisgeving aan het Agentschap van door organisaties voorgestelde alternatieve wijzen van naleving en de beoordeling van door de bevoegde autoriteit zelf gebruikte alternatieve wijzen van naleving;
 - 9) bevindingen, corrigerende maatregelen en datum van afhandeling van de maatregel;
 - 10) genomen handhavingsmaatregelen;
 - 11) veiligheidsinformatie en follow-upmaatregelen, en

▼ **M1**

- 12) het gebruik van de flexibiliteitsregeling overeenkomstig artikel 14 van Verordening (EG) nr. 216/2008;
- b) De bevoegde autoriteit dient een lijst bij te houden van alle organisatiecertificaten, FSTD-kwalificatiecertificaten en bewijzen van bevoegdheid voor personeel, certificaten en attesten die zij heeft afgegeven.
- c) Alle gegevens moeten worden bewaard gedurende de in deze verordening vermelde minimumtermijn. Indien die termijn niet is vermeld, moeten de gegevens gedurende minstens vijf jaar worden bewaard.

*SECTIE III**Toezicht, certificering en handhaving***ARA.GEN.300 Toezicht**

- a) De bevoegde autoriteit dient het volgende te controleren:
 - 1) de naleving van de eisen die, naargelang het geval, gelden voor organisaties of personen voorafgaand aan de afgifte van een organisatiecertificaat, erkenning, FSTD-kwalificatiecertificaat of bewijs van bevoegdheid voor personeel, certificaat, bevoegdverklaring of attest;
 - 2) de permanente naleving van de toepasselijke eisen voor organisaties die zij heeft gecertificeerd, personen en houders van FSTD-kwalificatiecertificaten;
 - 3) de toepassing van passende veiligheidsmaatregelen die door de bevoegde autoriteit worden voorgeschreven overeenkomstig ARA.GEN.135 c) en d).
- b) Deze controle:
 - 1) moet worden onderbouwd met documenten die specifiek tot doel hebben het met het veiligheidstoezicht belaste personeel te begeleiden bij de uitvoering van zijn taken;
 - 2) moet de resultaten van het veiligheidstoezicht kenbaar maken aan de betrokken personen en organisaties;
 - 3) moet gebaseerd zijn op controles en inspecties, waaronder platforminspecties en onaangekondigde inspecties, en
 - 4) moet de bevoegde autoriteit het benodigde bewijs verschaffen om verdere acties te motiveren, inclusief de maatregelen van ARA.GEN.350 en ARA.GEN.355.
- c) Bij het onder a) en b) vermelde toezicht moet rekening worden gehouden met de resultaten van toezichtsactiviteiten uit het verleden en met de veiligheidsprioriteiten.
- d) Onverminderd de bevoegdheden van de lidstaten en hun verplichtingen krachtens ARO.RAMP, wordt de reikwijdte van het toezicht op activiteiten die op het grondgebied van een lidstaat worden uitgeoefend door personen of organisaties die in een andere lidstaat zijn gevestigd of daar verblijven bepaald op basis van de veiligheidsprioriteiten en eerdere toezichtactiviteiten.
- e) Indien de activiteit van een persoon of organisatie betrekking heeft op meerdere lidstaten of op het Agentschap, kan de bevoegde autoriteit belast met het onder a) vermelde toezicht ermee instemmen dat toezichtsactiviteiten worden uitgeoefend door de bevoegde autoriteit(en) van de lidsta(a)t(en) waar de activiteit plaatsvindt of door het Agentschap. Elke persoon of organisatie waarop deze instemming van toepassing is, dient te worden geïnformeerd over het bestaan en de reikwijdte daarvan.
- f) De bevoegde autoriteit dient elke informatie te verzamelen en te verwerken die zij van nut acht voor toezichtsactiviteiten, inclusief platforminspecties en onaangekondigde inspecties.

▼ M1**ARA.GEN.305 Toezichtsprogramma**

- a) De bevoegde autoriteit dient een toezichtprogramma op te stellen en in stand te houden dat de in ARA.GEN.300 en ARO.RAMP vereiste toezichtactiviteiten bestrijkt.
- b) Voor door de bevoegde autoriteit gecertificeerde organisaties en houders van FSTD-kwalificatiecertificaten moet bij de ontwikkeling van het toezichtprogramma rekening worden gehouden met de specifieke aard van de organisatie, de complexiteit van haar activiteiten, de resultaten van vroegere certificerings- en/of toezichtsactiviteiten en de beoordeling van bijbehorende risico's. Dit programma omvat in elke planningcyclus van het toezicht:
 - 1) audits en inspecties, met inbegrip van platforminspecties en onaangekondigde inspecties, voor zover van toepassing, en
 - 2) vergaderingen tussen de verantwoordelijke manager en de bevoegde autoriteit om ervoor te zorgen dat zij allebei op de hoogte blijven van significante kwesties.
- c) Voor door de bevoegde autoriteit gecertificeerde organisaties en houders van FSTD-kwalificatiecertificaten duurt een planningcyclus van het toezicht hoogstens vierentwintig maanden.

De planningcyclus van het toezicht mag worden ingekort wanneer er bewijzen zijn dat de veiligheidsprestaties van de organisatie of houder van een FSTD-kwalificatiecertificaat zijn afgenomen.

De planningcyclus van het toezicht mag worden verlengd tot hoogstens zesendertig maanden indien de bevoegde autoriteit heeft vastgesteld dat tijdens de afgelopen vierentwintig maanden:

- 1) de organisatie heeft aangetoond dat de gevaren voor de luchtvaartveiligheid doeltreffend in kaart werden gebracht en dat de daarmee samenhangende risico's worden beheerst;
- 2) de organisatie voortdurend heeft aangetoond onder ORA.GEN.130 dat ze volledige controle uitoefent over alle wijzigingen;
- 3) geen niveau 1-bevindingen zijn opgesteld, en
- 4) alle corrigerende maatregelen zijn toegepast binnen de door de bevoegde autoriteit aanvaarde of verlengde tijdsperiode zoals gedefinieerd in ARA.GEN.350 d) 2).

De planningcyclus van het toezicht mag verder worden verlengd tot ten hoogste achtenveertig maanden indien de organisatie, in aanvulling op het bovenstaande, een doeltreffend systeem heeft opgezet — en de bevoegde autoriteit dit heeft aanvaard — om continu verslag uit te brengen aan de bevoegde autoriteit over de veiligheidsprestaties en de naleving van de regelgeving door de organisatie zelf.

- d) Voor houders van een door de bevoegde autoriteit afgegeven bewijs van bevoegdheid, certificaat, bevoegdverklaring of attest omvat het toezichtprogramma inspecties, met inbegrip van onaangekondigde inspecties, voor zover van toepassing.
- e) Het toezichtprogramma bevat gegevens over de data waarop audits, inspecties en vergaderingen verplicht zijn en wanneer deze audits, inspecties en vergaderingen werden uitgevoerd.

ARA.GEN.310 Initiële certificeringsprocedure — organisaties

- a) Bij ontvangst van een aanvraag tot initiële afgifte van een certificaat voor een organisatie dient de bevoegde autoriteit na te gaan of de organisatie voldoet aan de toepasselijke eisen.
- b) Wanneer zij overtuigd is dat de organisatie voldoet aan de toepasselijke eisen, dient de bevoegde autoriteit het (de) certifica(a)t(en) af te geven zoals bepaald in aanhangsel III en aanhangsel V van dit deel. Elk certificaat wordt afgegeven voor onbepaalde tijd. De rechten en omvang van de activiteiten die de organisatie mag uitoefenen, worden vermeld in de bij het (de) certifica(a)t(en) gevoegde goedkeuringsvoorwaarden.

▼ **M1**

- c) De door de organisatie meegedeelde procedure die de reikwijdte van deze wijzigingen definieert en beschrijft hoe die wijzigingen worden beheerd en gemeld, moet door de bevoegde autoriteit worden goedgekeurd om de organisatie in staat te stellen de wijzigingen toe te passen zonder voorafgaande goedkeuring vanwege de bevoegde autoriteit overeenkomstig ORA.GEN.130.

ARA.GEN.315 Procedure voor afgifte, verlenging, hernieuwde afgifte of wijziging van bewijzen van bevoegdheid, bevoegdverklaringen, certificaten of attesten — personen

- a) Bij ontvangst van een aanvraag tot afgifte, verlenging, hernieuwde afgifte of wijziging van een persoonlijk bewijs van bevoegdheid, bevoegdverklaring, certificaat of attest en ondersteunende documentatie dient de bevoegde autoriteit na te gaan of de aanvrager voldoet aan de toepasselijke eisen.
- b) Wanneer zij overtuigd is dat de aanvrager voldoet aan de toepasselijke eisen, dient de bevoegde autoriteit het bewijs van bevoegdheid, het certificaat, de bevoegdverklaring of het attest af te geven, te verlengen, opnieuw af te geven of te wijzigen.

ARA.GEN.330 Wijzigingen — organisaties

- a) Bij ontvangst van een vooraf goed te keuren wijzigingsaanvraag dient de bevoegde autoriteit na te gaan of de organisatie voldoet aan de toepasselijke eisen alvorens toestemming te verlenen.

De bevoegde autoriteit dient te bepalen onder welke voorwaarden de organisatie mag werken tijdens de wijziging, tenzij de bevoegde autoriteit oordeelt dat het organisatiecertificaat moet worden opgeschort.

Wanneer zij overtuigd is dat de organisatie voldoet aan de toepasselijke eisen, dient de bevoegde autoriteit de wijziging goed te keuren.

- b) Onverminderd aanvullende handhavingsmaatregelen dient de bevoegde autoriteit het organisatiecertificaat te schorsen, te beperken of in te trekken wanneer de organisatie vooraf goed te keuren wijzigingen toepast zonder dat de bevoegde autoriteit toestemming daartoe heeft verleend zoals bepaald onder a).
- c) Voor niet vooraf goed te keuren wijzigingen dient de bevoegde autoriteit de informatie te beoordelen die vermeld staat in de door de organisatie verstuurd kennisgeving overeenkomstig ORA.GEN.130 om na te gaan of aan de toepasselijke eisen is voldaan. Als de eisen niet zijn nageleefd, dan dient de bevoegde autoriteit:
 - 1) de organisatie in kennis te stellen van de niet-naleving en aanvullende wijzigingen te vragen, en
 - 2) in geval van niveau 1- of niveau 2-bevindingen te handelen overeenkomstig ARA.GEN.350.

ARA.GEN.350 Bevindingen en corrigerende maatregelen — organisaties

- a) De overeenkomstig ARA.GEN.300 a) voor toezicht bevoegde autoriteit dient te beschikken over een systeem om de bevindingen te toetsen op hun belang voor de veiligheid.
- b) De bevoegde autoriteit geeft een niveau 1-bevinding af bij vaststelling van een significant geval van niet-naleving van de toepasselijke eisen van Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsvoorschriften daarvan, van de procedures en handboeken van de organisatie of van de voorwaarden voor een erkenning of certificaat, voor zover dat geval van niet-naleving de veiligheid vermindert of ernstig gevaar oplevert voor de vliegveiligheid.

Niveau 1-bevindingen zijn:

- 1) ook na twee schriftelijke verzoeken de bevoegde autoriteit geen toegang geven tot de faciliteiten van de organisatie tijdens de normale werktijd, zoals gedefinieerd in ORA.GEN.140;
- 2) het verkrijgen of behouden van de geldigheid van het organisatiecertificaat door vervalsing van voorgelegde documenten;

▼ **M1**

- 3) bewijzen van wanpraktijken of frauduleus gebruik van het organisatiecertificaat, en
 - 4) het ontbreken van een verantwoordelijke manager.
- c) De bevoegde autoriteit geeft een niveau 2-bevinding af bij vaststelling van een geval van niet-naleving van de toepasselijke eisen van Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsvoorschriften daarvan, van de procedures en handboeken van de organisatie of van de voorwaarden van een erkenning of certificaat, voor zover dat geval van niet-naleving de veiligheid zou kunnen verlagen of een gevaar oplevert voor de vliegveiligheid.
- d) Wanneer tijdens het toezicht of anderszins een bevinding wordt vastgesteld, dient de bevoegde autoriteit, onverminderd aanvullende maatregelen die zijn vereist uit hoofde van Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsvoorschriften daarvan, de bevinding schriftelijk aan de organisatie mee te delen en te verzoeken corrigerende maatregelen te nemen om het vastgestelde geval van niet-naleving te verhelpen. De bevoegde autoriteit dient, voor zover van toepassing, de staat waarin het luchtvaartuig is geregistreerd in kennis te stellen.
- 1) In het geval van niveau 1-bevindingen dient de bevoegde autoriteit onmiddellijk passende actie te ondernemen om activiteiten te verbieden of te beperken en, indien van toepassing, om het certificaat of de specifieke erkenning in te trekken, te beperken of te schorsen, geheel of gedeeltelijk en in verhouding met de niveau 1-bevinding, totdat de organisatie succesvolle correctieve actie heeft genomen.
- 2) In het geval van niveau 2-bevindingen dient de bevoegde autoriteit:
- i) de organisatie een eerste uitvoeringsperiode van niet meer dan drie maanden toe te kennen voor correctieve actie die geschikt is voor de aard van de bevinding. Aan het einde van deze periode en afhankelijk van de aard van de bevinding, kan de bevoegde autoriteit de periode van drie maanden verlengen als de bevoegde autoriteit heeft ingestemd met een correctief actieplan, en
 - ii) de correctieve actie en het uitvoeringsplan welke door de organisatie worden voorgesteld te beoordelen en te aanvaarden voor zover uit de beoordeling blijkt dat ze toereikend zijn om de niet-naleving te verhelpen.
- 3) Indien een organisatie geen aanvaardbaar actieplan voor corrigerende maatregelen indient, of geen corrigerende maatregelen heeft getroffen binnen de door de bevoegde autoriteit aanvaarde of verlengde periode, wordt de bevinding verhoogd tot niveau 1 en wordt de onder d), 1), hierboven bepaalde actie genomen.
- 4) De bevoegde autoriteit dient alle bevindingen die zij heeft vastgesteld of die aan haar zijn meegedeeld en, voor zover van toepassing, de door haar toegepaste handhavingsmaatregelen en alle corrigerende maatregelen te registreren, alsook de datum van alle corrigerende acties en, voor bevindingen, de datum waarop de actie is gesloten.
- e) Wanneer de autoriteit van een lidstaat die handelt overeenkomstig ARA.GEN.300 d) vaststelt dat de toepasselijke eisen van Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsvoorschriften daarvan niet worden nageleefd door een organisatie die werd gecertificeerd door de bevoegde autoriteit van een andere lidstaat of door het Agentschap, dient zij, onverminderd aanvullende handhavingsmaatregelen, de bevoegde autoriteit in kennis te stellen en een indicatie te geven van het niveau van de bevinding.

ARA.GEN.355 Bevindingen en handhavingsmaatregelen — personen

- a) Indien de bevoegde autoriteit belast met het toezicht overeenkomstig ARA.GEN.300 a) tijdens het toezicht of anderszins bewijzen vindt van de niet-naleving van de toepasselijke eisen door een houder van een bewijs van bevoegdheid, certificaat, bevoegdverklaring of attest, afgegeven overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsvoorschriften daarvan, dient de bevoegde autoriteit een bevinding vast te stellen, te registreren en schriftelijk mee te delen aan de houder van het bewijs van bevoegdheid, het certificaat, de bevoegdverklaring of het attest.

▼ M1

- b) Bij vaststelling van een dergelijke bevinding dient de bevoegde autoriteit een onderzoek uit te voeren. Wordt de bevinding bevestigd, dan dient de bevoegde autoriteit:
- 1) het bewijs van bevoegdheid, het certificaat, de bevoegdverklaring of het attest, al naar het geval, te beperken, te schorsen of in te trekken wanneer een veiligheidskwestie werd ontdekt, en
 - 2) de nodige aanvullende handhavingsmaatregelen te nemen om te voorkomen dat de niet-naleving voortduurt.
- c) De bevoegde autoriteit dient, voor zover van toepassing, de persoon of organisatie die de medische verklaring of het attest heeft afgegeven in kennis te stellen.
- d) Wanneer de autoriteit van een lidstaat die handelt overeenkomstig ARA.GEN.300 d) bewijzen vindt van de niet-naleving van de toepasselijke eisen door een houder van een door de bevoegde autoriteit van een andere lidstaat afgegeven bewijs van bevoegdheid, certificaat, bevoegdverklaring of attest, dient zij die bevoegde autoriteit in kennis te stellen, onverminderd aanvullende handhavingsmaatregelen.
- e) Wanneer tijdens het toezicht of anderszins bewijzen worden gevonden van de niet-naleving van de toepasselijke eisen door een persoon die onderworpen is aan de eisen van Verordening (EG) nr. 216/2008 en uitvoeringsvoorschriften daarvan en die niet in het bezit is van een overeenkomstig die verordening en uitvoeringsvoorschriften daarvan afgegeven bewijs van bevoegdheid, certificaat, bevoegdverklaring of attest, dient de bevoegde autoriteit die de niet-naleving heeft vastgesteld de nodige handhavingsmaatregelen te nemen om te voorkomen dat die niet-naleving voortduurt.

SUBDEEL FCL

SPECIFIEKE EISEN INZAKE DE AFGIFTE VAN BEWIJZEN VAN BEVOEGDHEID AAN COCKPITPERSONEEL*SECTIE I****Algemeen*****ARA.FCL.120 Gegevensbeheer**

Naast de in ARA.GEN.220 a) voorgeschreven gegevens dient de bevoegde autoriteit in haar registratiesysteem de resultaten op te nemen van de theorie-examens en vaardigheidsbeoordelingen van piloten.

*SECTIE II****Bewijzen van bevoegdheid, bevoegdverklaringen en certificaten*****ARA.FCL.200 Procedure voor afgifte, verlenging of hernieuwde afgifte van een bewijs van bevoegdheid, bevoegdverklaring of certificaat**

- a) Afgifte van bewijzen van bevoegdheid en bevoegdverklaringen. De bevoegde autoriteit dient een bewijs van bevoegdheid als piloot en daarmee samenhangende bevoegdverklaringen af te geven met gebruikmaking van het formulier in aanhangsel I van dit deel.
- b) Afgifte van certificaten van instructeur en examiner. De bevoegde autoriteit dient een certificaat van instructeur en examiner af te geven:
- 1) ter bekrachtiging van de toepasselijke rechten in het bewijs van bevoegdheid als piloot, zoals vastgelegd in aanhangsel I van dit deel, of
 - 2) als afzonderlijk document, in een vorm en op een wijze die door de bevoegde autoriteit zijn vastgesteld.
- c) Bekrachtiging van bewijs van bevoegdheid door examinatoren. Alvorens bepaalde examinatoren uitdrukkelijk te machtigen bevoegdverklaringen of certificaten te verlengen of opnieuw af te geven, dient de bevoegde autoriteit passende procedures op te stellen.

▼ M1**ARA.FCL.205 Toezicht op examinatoren**

- a) De bevoegde autoriteit dient een toezichtprogramma uit te werken om toe te zien op het gedrag en de prestaties van examinatoren, rekening houdend met:
- 1) het aantal door haar gecertificeerde examinatoren, en
 - 2) het aantal door andere bevoegde autoriteiten gecertificeerde examinatoren die hun rechten uitoefenen op het grondgebied waar de bevoegde autoriteit toezicht uitoefent.
- b) De bevoegde autoriteit dient een lijst bij te houden van door haar gecertificeerde examinatoren en door andere bevoegde autoriteiten gecertificeerde examinatoren die hun rechten uitoefenen op haar grondgebied en die een briefing hebben gekregen van de bevoegde autoriteit overeenkomstig FCL.1015 c) 2). In deze lijst worden de rechten van de examinatoren vermeld. De lijst wordt gepubliceerd en geactualiseerd door de bevoegde autoriteit.
- c) De bevoegde autoriteit ontwikkelt procedures voor de aanwijzing van examinatoren die vaardigheidstesten uitvoeren.

ARA.FCL.210 Informatieverstrekking aan examinatoren

De bevoegde autoriteit mag door haar gecertificeerde examinatoren en door andere bevoegde autoriteiten gecertificeerde examinatoren die hun rechten uitoefenen op haar grondgebied in kennis stellen van veiligheidscriteria die moeten worden nageleefd bij vaardigheidstesten en vakbekwaamheidsproeven in een luchtvaartuig.

ARA.FCL.215 Geldigheidsperiode

- a) Bij afgifte of verlenging van een bevoegdverklaring of certificaat dient de bevoegde autoriteit of, in het geval van verlenging, een uitdrukkelijk door de bevoegde autoriteit gemachtigde examiner de geldigheidsperiode te verlengen tot het einde van de desbetreffende maand.
- b) Bij verlenging van een bevoegdverklaring, certificaat van instructeur of examiner dient de bevoegde autoriteit of een uitdrukkelijk door de bevoegde autoriteit gemachtigde examiner de geldigheidsperiode van de bevoegdverklaring of het certificaat te verlengen tot het einde van de desbetreffende maand.
- c) De bevoegde autoriteit of een uitdrukkelijk daartoe door de bevoegde autoriteit gemachtigde examiner dient de uiterste geldigheidsdatum te vermelden op het bewijs van bevoegdheid of het certificaat.
- d) De bevoegde autoriteit mag procedures uitwerken zodat de houder van het bewijs van bevoegdheid of het certificaat de daaraan verbonden rechten kan uitoefenen gedurende hoogstens acht weken na het met goed gevolg afleggen van het (de) toepasselijke examen(s), in afwachting dat de aantekening op het bewijs van bevoegdheid of het certificaat wordt vermeld.

ARA.FCL.220 Procedure voor het opnieuw afgeven van een bewijs van bevoegdheid als piloot

- a) De bevoegde autoriteit dient een bewijs van bevoegdheid opnieuw af te geven telkens als dat om administratieve redenen noodzakelijk is en:
- 1) na de eerste afgifte van een bevoegdverklaring, of
 - 2) wanneer punt XII van het bewijs van bevoegdheid in aanhangsel I van dit deel is ingevuld en geen openstaande ruimte meer bevat.
- b) Alleen geldige bevoegdverklaringen en certificaten worden overgenomen in het nieuwe bewijs van bevoegdheid.

▼ M1**ARA.FCL.250 Bepanking, schorsing of intrekking van bewijzen van bevoegdheid, bevoegdverklaringen en certificaten**

- a) Overeenkomstig ARA.GEN.355 dient de bevoegde autoriteit onder meer in de volgende omstandigheden een bewijs van bevoegdheid als piloot en daarmee samenhangende bevoegdverklaringen of certificaten, al naar het geval, te beperken, te schorsen of in te trekken:
- 1) het verkrijgen van het bewijs van bevoegdheid, de bevoegdverklaring of het certificaat door vervalsing van voorgelegde documenten;
 - 2) vervalsing van het logboek en gegevens van het bewijs van bevoegdheid of certificaat;
 - 3) de houder van het bewijs van bevoegdheid voldoet niet langer aan de toepasselijke eisen van Deel-FCL;
 - 4) uitoefenen van de rechten van een bewijs van bevoegdheid, bevoegdverklaring of certificaat onder invloed van alcohol of drugs;
 - 5) niet-naleving van de toepasselijke operationele eisen;
 - 6) bewijzen van wanpraktijken of frauduleus gebruik van het certificaat, of
 - 7) het door de examiner op onaanvaardbare wijze tekortschieten in zijn taken of verantwoordelijkheden, in welke fase dan ook.
- b) De bevoegde autoriteit mag een bewijs van bevoegdheid, bevoegdverklaring of certificaat ook schorsen op schriftelijk verzoek van de houder van het bewijs van bevoegdheid of het certificaat.
- c) Alle vaardigheidstests, proeven van bekwaamheid of bekwaamheidsbeoordelingen die plaatsvinden tijdens de schorsing of na intrekking van een certificaat van examiner zijn nietig.

*SECTIE III**Theorie-examens***ARA.FCL.300 Examenprocedures**

- a) De bevoegde autoriteit dient de nodige regelingen en procedures in te voeren om aanvragers in staat te stellen theorie-examens af te leggen overeenkomstig de toepasselijke eisen van Deel-FCL.
- b) In het geval van het bewijs van bevoegdheid als verkeersvlieger (ATPL), het meervliegerbewijs (MPL), het bewijs van bevoegdheid als beroepsvlieger (CPL) en de bevoegdverklaring instrumentvliegen (IR), dienen deze procedures te voldoen aan elk van de volgende eisen:
- 1) examens worden schriftelijk of met de computer gehouden;
 - 2) de bevoegde autoriteit dient de examenvragen te selecteren uit de Europese centrale vragenbank (ECQB), volgens een gangbare methode die de volledige syllabus voor elk studiegebied bestrijkt. De Europese centrale vragenbank (ECQB) is een database met meerkeuzevragen die door het Agentschap wordt bijgehouden;
 - 3) het examen communicatie mag afzonderlijk van andere studiegebieden worden gehouden. Een aanvrager die eerder met goed gevolg één of beide examens VFR-communicatie (zichtvliegvoorschriften) en IFR-communicatie (instrumentvliegvoorschriften) heeft afgelegd, behoeft daarover niet opnieuw een examen af te leggen.
- c) De bevoegde autoriteit dient de aanvragers in kennis te stellen van de beschikbare examentalen.

▼ M1

- d) De bevoegde autoriteit dient gepaste procedures uit te werken om de integriteit van de examens te waarborgen.
- e) Indien de bevoegde autoriteit vaststelt dat de aanvrager de examenprocedures niet in acht neemt tijdens het examen, dient dit te worden beoordeeld teneinde de aanvrager een onvoldoende te geven, ofwel voor het examen in een afzonderlijk studiegebied, ofwel voor het volledige examen.
- f) Aanvragers van wie bewezen is dat ze hebben gespiekt, wordt deelname aan elk ander examen verboden door de bevoegde autoriteit gedurende minstens twaalf maanden vanaf de datum van het examen waarvoor ze hebben gespiekt.

SUBDEEL CC***SPECIFIEKE EISEN MET BETREKKING TOT CABINEPERSONEEL******SECTIE I******Attest voor cabinebemanning*****ARA.CC.100 Procedures inzake attesten voor cabinebemanning**

- a) De bevoegde autoriteit stelt procedures vast voor de afgifte en registratie van en het toezicht op attesten voor cabinebemanning overeenkomstig ARA.GEN.315, ARA.GEN.220 en ARA.GEN.300.
- b) Attesten voor cabinebemanning moeten worden afgegeven met gebruikmaking van het formulier en overeenkomstig de voorschriften als bedoeld in aanhangsel II van dit deel,

ofwel

- 1) door de bevoegde autoriteit;

en/of, indien een lidstaat dit beslist

- 2) door een organisatie die daarvoor toestemming heeft verkregen van de bevoegde autoriteit.

- c) De bevoegde autoriteit maakt de volgende informatie openbaar:

- 1) welke organisatie(s) attesten voor cabinebemanning afgeeft (afgeven) op haar (hun) grondgebied, en
- 2) indien organisaties gemachtigd zijn dit te doen, de lijst van die organisaties.

ARA.CC.105 Schorsing of intrekking van attesten voor cabinebemanning

De bevoegde autoriteit dient ten minste in de volgende gevallen maatregelen overeenkomstig ARA.GEN.355 te nemen, waaronder het schorsen of intrekken van een attest voor cabinebemanning:

- a) niet-naleving van Deel-CC of van de toepasselijke eisen van Deel-ORO en Deel-CAT, wanneer een veiligheidskwestie werd ontdekt;
- b) het verkrijgen of behouden van de geldigheid van het attest voor cabinebemanning door vervalsing van voorgelegde documenten;
- c) uitoefenen van de rechten van het attest voor cabinebemanning onder invloed van alcohol of drugs, en
- d) bewijzen van wanpraktijken of frauduleus gebruik van het attest voor cabinebemanning.

▼ **M1***SECTIE II****Organisaties die cabinepersoneel opleiden of attesten voor cabinebemanning afgeven*****ARA.CC.200 Erkenning van organisaties om cabinepersoneel op te leiden of attesten voor cabinebemanning af te geven**

a) Alvorens een erkenning voor de opleiding van cabinepersoneel te verlenen aan een opleidingsorganisatie of commerciële luchtvervoersonderneming, dient de bevoegde autoriteit na te gaan of:

- 1) de uitvoering, de syllabi en daarmee samenhangende programma's van de door de organisatie verzorgde opleidingscursussen voldoen aan de ter zake geldende eisen van Deel-CC;
- 2) de door de organisatie gebruikte opleidingstoestellen een getrouwe weergave vormen van de passagiersruimte van het (de) luchtvaartuigtype(n) en de technische kenmerken van de door het cabinepersoneel te bedienen uitrusting, en
- 3) de opleiders en instructeurs die de opleidingssessies geven voldoende ervaring hebben en over de nodige kwalificaties beschikken voor het desbetreffende opleidingsonderwerp.

b) Indien in een lidstaat organisaties kunnen worden gemachtigd om attesten voor cabinebemanning af te geven, mag de bevoegde autoriteit die machtiging uitsluitend verlenen aan organisaties die voldoen aan de eisen onder a). Alvorens een dergelijke erkenning te verlenen dient de bevoegde autoriteit:

- 1) te beoordelen of de organisatie over de nodige bekwaamheid en verantwoordingsplicht beschikt om de desbetreffende taken uit te voeren;
- 2) te waarborgen dat de organisatie gedocumenteerde procedures heeft ingevoerd om de desbetreffende taken uit te voeren, waaronder het afnemen van examen(s) door daartoe gekwalificeerd personeel dat geen belangenconflict heeft, en het afgeven van attesten voor cabinebemanning overeenkomstig ARA.GEN.315 en ARA.CC.100 b), en
- 3) de organisatie te verplichten informatie en documentatie te verstrekken over de door haar afgegeven attesten voor cabinebemanning en de houders van deze attesten, voor zover de bevoegde autoriteit die nodig heeft om haar gegevensbeheer-, toezichts- en handhavingstaken uit te voeren.

*SUBDEEL ATO****SPECIFIEKE EISEN MET BETREKKING TOT ERKENDE OPLEIDINGSORGANISATIES (ATO's)****SECTIE I****Algemeen*****ARA.ATO.105 Toezichtsprogramma**

Het toezichtsprogramma van ATO's dient te voorzien in de bewaking van opleidingsnormen, waaronder steekproefsgewijze oefenvluchten met cursisten, indien van toepassing voor het gebruikte luchtvaartuig.

ARA.ATO.120 Gegevensbeheer

Naast de in ARA.GEN.220 voorgeschreven gegevens dient de bevoegde autoriteit in haar registratiesysteem bijzonderheden bij te houden over door de ATO verzorgde opleidingscursussen en, voor zover van toepassing, gegevens over voor opleidingsdoeleinden gebruikte FSTD's.

▼ **M1**

SUBDEEL FSTD

**SPECIFIEKE EISEN INZAKE DE KWALIFICATIE VAN
VLUCHTNABOOTERS (FSTD's)***SECTIE I**Algemeen***ARA.FSTD.100 Initiële evaluatieprocedure**

- a) Bij ontvangst van een aanvraag voor een FSTD-kwalificatiecertificaat dient de bevoegde autoriteit:
 - 1) de FSTD die ter initiële evaluatie of aanpassing wordt voorgelegd te toetsen aan de toepasselijke kwalificatiebasis;
 - 2) de FSTD te beoordelen op de gebieden die van belang zijn om, naargelang het geval, het opleidings-, toetsings- en bekwaamheidsbeoordelingsproces van het cockpitpersoneelslid af te ronden;
 - 3) in overeenstemming met de kwalificatiebasis objectieve, subjectieve en functionele tests uit te voeren en de resultaten van deze tests te beoordelen om de Qualification Test Guide (QTG) vast te leggen, en
 - 4) na te gaan of de organisatie die de FSTD exploiteert, voldoet aan de toepasselijke eisen. Dat geldt niet voor de eerste evaluatie van basisinstrumentopleidingstoestellen (BITD's).
- b) De bevoegde autoriteit mag de QTG alleen goedkeuren na voltooiing van de eerste evaluatie van de FSTD en nadat alle tegenstrijdigheden in de QTG naar tevredenheid van de bevoegde autoriteit werden weggewerkt. De QTG die resulteert uit de eerste evaluatieprocedure geldt als Master QTG (MQTG) die de basis vormt voor de FSTD-kwalificatie en latere terugkerende FSTD-evaluaties.
- c) Kwalificatiebasis en speciale voorwaarden.
 - 1) De bevoegde autoriteit mag speciale voorwaarden voorschrijven voor de FSTD-kwalificatiebasis mits is voldaan aan de eisen van ORA.FSTD.210 a) en in zoverre wordt aangetoond dat de speciale voorwaarden een gelijkwaardig veiligheidsniveau waarborgen als in de toepasselijke certificeringsspecificatie is vastgelegd.
 - 2) Indien de bevoegde autoriteit, niet zijnde het Agentschap, speciale voorwaarden heeft vastgelegd voor de kwalificatiebasis van een FSTD, dient zij het Agentschap zonder nodeloze vertraging daarvan in kennis te stellen. De kennisgeving moet vergezeld gaan van een volledige beschrijving van de vastgelegde speciale voorwaarden, en een veiligheidsbeoordeling bevatten waaruit blijkt dat een gelijkwaardig veiligheidsniveau wordt bereikt als in de toepasselijke certificeringsspecificatie is vastgelegd.

ARA.FSTD.110 Afgifte van een FSTD-kwalificatiecertificaat

- a) Na voltooiing van een beoordeling van de FSTD geeft de bevoegde autoriteit, als zij van oordeel is dat de FSTD beantwoordt aan de toepasselijke kwalificatiebasis overeenkomstig ORA.FSTD.210 en dat de organisatie die de FSTD exploiteert, voldoet aan de toepasselijke eisen om de kwalificatie van de FSTD te behouden overeenkomstig ORA.FSTD.100, het FSTD-kwalificatiecertificaat af voor onbeperkte duur, waarbij zij gebruikmaakt van het formulier in aanhangsel IV van dit deel.

ARA.FSTD.115 Voorlopige FSTD-kwalificatie

- a) Indien nieuwe programma's voor luchtvaartuigen worden ingevoerd en het niet mogelijk is de eisen na te leven die in dit subdeel voor de FSTD-kwalificatie zijn vastgelegd, mag de bevoegde autoriteit een voorlopig FSTD-kwalificatieniveau toekennen.
- b) Voor volledige vluchtnabooters (FFS) mag een voorlopig kwalificatieniveau uitsluitend op niveau A, B of C worden toegekend.

▼ M1

- c) Dit voorlopige kwalificatieniveau blijft geldig totdat een definitief kwalificatieniveau kan worden toegekend en in elk geval niet langer dan drie jaar.

ARA.FSTD.120 Voortzetting van een FSTD-kwalificatie

- a) De bevoegde autoriteit dient permanent toezicht uit te oefenen op de organisatie die de FSTD exploiteert om zeker te stellen dat:
 - 1) de volledige reeks tests in de MQTG gespreid wordt overgedaan over een periode van twaalf maanden;
 - 2) de resultaten van deze terugkerende evaluatie blijven voldoen aan de kwalificatienormen en worden gedateerd en bewaard, en
 - 3) een configuratiecontrolesysteem is opgezet ter waarborging van de voortdurende integriteit van de hardware en software van de gekwalificeerde FSTD.
- b) De bevoegde autoriteit dient terugkerende evaluaties van de FSTD uit te voeren in overeenstemming met de in ARA.FSTD.100 vastgestelde procedures. Deze evaluaties dienen plaats te vinden:
 - 1) ieder jaar in het geval van een volledige vluchtnabootser (FFS), een vluchtopleidingstoestel (FTD) of een vlucht- en navigatieprocedureopleidingstoestel (FNPT); elk terugkerend tijdvak van twaalf maanden gaat in op de datum van de eerste kwalificatie. De periodieke evaluatie van de FSTD dient plaats te vinden binnen zestig dagen voorafgaand aan het einde van dit terugkerende evaluatietijdvak van twaalf maanden;
 - 2) om de drie jaar in het geval van een BITD.

ARA.FSTD.130 Wijzigingen

- a) Bij ontvangst van een aanvraag tot wijziging van het FSTD-kwalificatiecertificaat dient de bevoegde autoriteit te voldoen aan de ter zake geldende eisen van de eerste evaluatieprocedure als beschreven in ARA.FSTD.100 a) en b).
- b) De bevoegde autoriteit mag een speciale evaluatie uitvoeren na grote wijzigingen of wanneer een FSTD schijnbaar niet presteert in overeenstemming met het eerste kwalificatieniveau.
- c) De bevoegde autoriteit dient altijd een speciale evaluatie uit te voeren alvorens een hoger kwalificatieniveau te verlenen aan de FSTD.

ARA.FSTD.135 Bevindingen en corrigerende maatregelen — FSTD-kwalificatiecertificaat

Overeenkomstig ARA.GEN.350 dient de bevoegde autoriteit onder meer in de volgende omstandigheden een FSTD-kwalificatiecertificaat, naargelang het geval, te beperken, op te schorten of in te trekken:

- a) het verkrijgen van een FSTD-kwalificatiecertificaat door vervalsing van voorgelegde documenten;
- b) de organisatie die de FSTD exploiteert, kan niet langer aantonen dat de FSTD voldoet aan de desbetreffende kwalificatiebasis, of
- c) de organisatie die de FSTD exploiteert, voldoet niet langer aan de toepasselijke eisen van Deel-ORA.

ARA.FSTD.140 Gegevensbeheer

Naast de bij ARA.GEN.220 vereiste gegevens dient de bevoegde autoriteit een lijst bij te houden en te actualiseren van de gekwalificeerde FSTD's die onder haar toezicht staan, met opgave van de datums waarop evaluaties verplicht zijn en wanneer dergelijke evaluaties werden uitgevoerd.

▼ M1

SUBDEEL AeMC

***SPECIFIEKE EISEN MET BETREKKING TOT
LUCHTVAARTGENEESKUNDIGE CENTRA (AeMC's)****SECTIE I**Algemeen***ARA.AeMC.110 Initiële certificeringsprocedure**

Voor de certificeringsprocedure van een AeMC gelden de bepalingen van ARA.GEN.310.

ARA.AeMC.150 Bevindingen en corrigerende maatregelen — AeMC

Onverminderd ARA.GEN.350 omvatten niveau 1-bevindingen ten minste, maar niet uitsluitend:

- a) het niet aanwijzen van een hoofd van het AeMC;
- b) het niet in acht nemen van het medisch beroepsgeheim met betrekking tot luchtvaartmedische gegevens, en
- c) het niet verstrekken van medische en statistische gegevens aan de bevoegde autoriteit voor toezichtdoeleinden.

SUBDEEL MED

***SPECIFIEKE EISEN INZAKE LUCHTVAARTGENEESKUNDIGE
CERTIFICERING****SECTIE I**Algemeen***ARA.MED.120 Medische beoordelaars**

De bevoegde autoriteit dient één of meer medische beoordelaars aan te stellen om de in deze sectie beschreven taken uit te voeren. De medische beoordelaar dient te beschikken over de bevoegdheid en een certificaat voor het uitoefenen van de geneeskunde en moet:

- a) minstens vijf jaar postuniversitaire werkervaring hebben in de geneeskunde;
- b) specifieke kennis en ervaring hebben opgedaan in de luchtvaartgeneeskunde, en
- c) specifiek zijn opgeleid in medische certificering.

ARA.MED.125 Verwijzing naar de vergunningverlenende autoriteit

Wanneer een AeMC of luchtvaartgeneeskundige keuringsarts (AME) het besluit over de geschiktheid van een aanvrager aan de vergunningverlenende autoriteit heeft voorgelegd:

- a) dient de medische beoordelaar of het medisch personeel dat is aangewezen door de bevoegde autoriteit de ter zake doende medische documenten te evalueren en zo nodig aanvullende medische documenten, onderzoeken en tests op te vragen, en
- b) dient de medische beoordelaar te bepalen of de aanvrager in aanmerking komt voor de afgifte van een medische verklaring, zo nodig met één of meer beperkingen.

ARA.MED.130 Model van medische verklaring

Het model van de medische verklaring dient overeen te stemmen met aanhangsel VI van dit deel.

ARA.MED.135 Luchtvaartmedische formulieren

De bevoegde autoriteit dient formulieren te gebruiken voor:

- a) de aanvraag van een medische verklaring;
- b) het onderzoeksverslag voor aanvragers van klasse 1 en klasse 2, en

▼ M1

- c) het onderzoeksverslag voor aanvragers van een bewijs van bevoegdheid als recreatief vlieger (LAPL).

ARA.MED.145 Kennisgeving aan huisartsen door de bevoegde autoriteit

De bevoegde autoriteit dient, voor zover van toepassing, een kennisgevingsproces voor huisartsen in te voeren om te waarborgen dat de huisarts op de hoogte is van de in MED.B.095 vervatte medische eisen.

ARA.MED.150 Gegevensbeheer

- a) Naast de in ARA.GEN.220 voorgeschreven gegevens dient de bevoegde autoriteit in haar registratiesysteem bijzonderheden op te nemen over luchtvaartmedische keuringen en beoordelingen die worden ingediend door AME's, AeMC's of huisartsen.
- b) Alle luchtvaartmedische gegevens van houders van bewijzen van bevoegdheid moeten worden bewaard gedurende minstens tien jaar na het vervallen van hun laatste medische verklaring.
- c) Met het oog op luchtvaartmedische keuringen en standaardisatie, worden alle luchtvaartmedische dossiers na schriftelijke toestemming van de aanvrager/houder van het bewijs van bevoegdheid beschikbaar gesteld aan:
 - 1) een AeMC, AME of huisarts teneinde een luchtvaartmedische keuring uit te voeren;
 - 2) een medische toetsingscommissie die de bevoegde autoriteit mag instellen voor een extra verificatie van grensgevallen;
 - 3) relevante medische vakspecialisten teneinde een luchtvaartmedische keuring uit te voeren;
 - 4) de medische beoordelaar van de bevoegde autoriteit van een andere lidstaat met het oog op een toezicht in onderlinge samenwerking;
 - 5) de betrokken aanvrager/houder van het bewijs van bevoegdheid wanneer die schriftelijk daarom verzoekt, en
 - 6) het Agentschap voor standaardisatiedoeleinden na het anonimiseren, dat wil zeggen het verwijderen van alle persoonlijke bijzonderheden over de aanvrager/houder van het bewijs van bevoegdheid.
- d) De bevoegde autoriteit mag luchtvaartmedische dossiers voor andere dan de onder c) vermelde doeleinden ter beschikking stellen, overeenkomstig Richtlijn 95/46/EG, zoals ten uitvoer gelegd in de nationale wetgeving.
- e) De bevoegde autoriteit houdt lijsten bij:
 - 1) van alle luchtvaartgeneeskundige keuringsartsen die houder zijn van een geldig certificaat dat door die autoriteit is afgegeven, en
 - 2) voor zover van toepassing, van alle huisartsen die op hun grondgebied optreden als luchtvaartgeneeskundig keuringsarts.

Desgevraagd moeten deze lijsten kenbaar worden gemaakt aan andere lidstaten en aan het Agentschap.

*SECTIE II****Luchtvaartgeneeskundige keuringsartsen (AME's)*****ARA.MED.200 Procedure voor de afgifte, verlenging, hernieuwde afgifte of wijziging van een certificaat van AME**

- a) Voor de certificeringsprocedure van een AME gelden de bepalingen van ARA.GEN.315. Alvorens het certificaat af te geven, dient de bevoegde autoriteit te beschikken over het bewijs dat de praktijk van de AME volledig is toegerust om luchtvaartmedische onderzoeken uit te voeren die onder het toepassingsgebied van het aangevraagde AME-certificaat vallen.
- b) Als de bevoegde autoriteit van oordeel is dat de AME voldoet aan de toepasselijke eisen, gaat zij over tot de afgifte, verlenging, hernieuwde afgifte of wijziging van het AME-certificaat voor een periode van drie jaar, waarbij zij gebruikmaakt van het in aanhangsel VII van dit deel vastgestelde formulier.

▼ M1**ARA.MED.240 Huisartsen die optreden als AME's**

De bevoegde autoriteit van een lidstaat dient het Agentschap en de bevoegde autoriteiten van andere lidstaten mee te delen of huisartsen luchtvaartmedische keuringen voor het bewijs van bevoegdheid als recreatief vlieger (LAPL) op hun grondgebied mogen uitvoeren.

ARA.MED.245 Voortdurend toezicht op AME's en huisartsen

Bij het uitwerken van het in ARA.GEN.305 bedoelde programma inzake voortdurend toezicht dient de bevoegde autoriteit rekening te houden met het aantal AME's en huisartsen dat hun rechten uitoefent op het grondgebied waar de bevoegde autoriteit toezicht uitoefent.

ARA.MED.250 Beperking, schorsing of intrekking van een AME-certificaat

a) De bevoegde autoriteit dient een AME-certificaat te beperken, te schorsen of in te trekken indien:

- 1) de AME niet langer voldoet aan de toepasselijke eisen;
- 2) de criteria inzake certificering of voortdurend toezicht niet worden nageleefd;
- 3) geen luchtvaartmedische administratie wordt gevoerd of onjuiste gegevens of informatie wordt verstrekt;
- 4) medische dossiers, certificaten of documenten worden vervalst;
- 5) feiten die verband houden met een aanvraag voor, of van de houder van een medische verklaring worden achtergehouden of in geval van valse of bedrieglijke verklaringen of voorstelling van zaken aan de bevoegde autoriteit;
- 6) na een audit van de AME-praktijk vastgestelde bevindingen niet worden rechtgezet, en
- 7) de gecertificeerde AME daarom verzoekt.

b) Het AME-certificaat wordt automatisch ingetrokken in de volgende gevallen:

- 1) intrekking van de vergunning om het artsenberoep uit te oefenen, of
- 2) schrapping uit het artsenregister.

ARA.MED.255 Handhavingsmaatregelen

Indien tijdens het toezicht of anderszins bewijzen worden gevonden dat een luchtvaartmedisch centrum, luchtvaartmedische keuringsarts of huisarts de vereisten niet naleeft, dient de vergunningverlenende autoriteit te beschikken over een proces om de door dit luchtvaartmedisch centrum, die luchtvaartmedische keuringsarts of die huisarts afgegeven medische verklaringen opnieuw te bekijken en mag deze eventueel nietig verklaren in zoverre dat nodig is om de vliegveiligheid te waarborgen.

*SECTIE III**Medische certificering***ARA.MED.315 Beoordeling van onderzoeksverslagen**

De vergunningverlenende autoriteit dient te beschikken over een proces om:

- a) van de luchtvaartgeneeskundige centra, luchtvaartgeneeskundige keuringsartsen en huisartsen ontvangen onderzoeks- en beoordelingsverslagen opnieuw te bekijken en eventuele tegenstrijdigheden, vergissingen of fouten in het beoordelingsproces aan hen te melden, en
- b) luchtvaartgeneeskundige keuringsartsen en luchtvaartgeneeskundige centra desgevraagd te assisteren om, in geval van betwisting, een besluit te nemen over de luchtvaartmedische geschiktheid.

▼ M1**ARA.MED.325 Tweede beoordelingsprocedure**

De bevoegde autoriteit dient een procedure in te voeren om grensgevallen en betwiste gevallen opnieuw te bekijken met onafhankelijke medische adviseurs die ervaren zijn in de uitoefening van de luchtvaartgeneeskunde teneinde de geschiktheid van een aanvrager voor medische certificering te beoordelen en advies daarover te geven.

▼ M1*Aanhangsel I van BIJLAGE VI DEEL-ARA***Bewijs van bevoegdheid voor cockpitbemanning**

Het door een lidstaat overeenkomstig Deel-FCL afgegeven bewijs van bevoegdheid voor cockpitbemanning moet in overeenstemming zijn met de volgende specificaties:

- a) Inhoud. Het nummer van de vermelding moet altijd samen met het opschrift ervan worden gedrukt. Vermeldingen I tot XI zijn „vaste” vermeldingen en vermeldingen XII tot XIV zijn „variabele” vermeldingen die kunnen voorkomen op een afzonderlijk of uitneembaar deel van het hoofdformulier. Elk afzonderlijk of uitneembaar deel moet duidelijk identificeerbaar zijn als onderdeel van het bewijs van bevoegdheid.
 - 1) Vaste vermeldingen:
 - I) staat die het bewijs van bevoegdheid afgeeft;
 - II) benaming van het bewijs van bevoegdheid;
 - III) serienummer van het bewijs van bevoegdheid, te beginnen met de VN-landcode van de staat die het bewijs van bevoegdheid afgeeft, gevolgd door „FCL” en een code bestaande uit Arabische cijfers en/of Latijnse letters;
 - IV) naam van de houder (ook in Latijns schrift, indien het schrift van de nationale ta(a)l(en) niet Latijns is);
 - IVa) geboortedatum;
 - V) adres van de houder;
 - VI) nationaliteit van de houder;
 - VII) handtekening van de houder;
 - VIII) bevoegde autoriteit en, zo nodig, de voorwaarden waaronder het bewijs van bevoegdheid werd afgegeven;
 - IX) bewijs betreffende de geldigheid en de machtiging om de verleende rechten uit te oefenen;
 - X) handtekening van de ambtenaar die het bewijs van bevoegdheid afgeeft en datum van afgifte, en
 - XI) zegel of stempel van de bevoegde autoriteit.
 - 2) Variabele vermeldingen
 - XII) bevoegdverklaringen en certificaten: klasse, type, certificaten van instructeur enz., met vervaldatum. Rechten inzake radiotelefonie (R/T) mogen op het bewijs van bevoegdheid of op een afzonderlijk certificaat worden vermeld;
 - XIII) opmerkingen: d.w.z. bijzondere aantekeningen betreffende beperkingen en aantekeningen inzake rechten, met inbegrip van aantekeningen betreffende de talenkennis en bevoegdverklaringen voor luchtvaartuigen van bijlage II, wanneer deze voor commercieel luchtvervoer worden gebruikt, en
 - XIV) eventuele andere bijzonderheden waar de bevoegde autoriteit om vraagt (bv. geboorteplaats/plaats van herkomst).
- b) Materiaal. Het papier of ander materiaal dat wordt gebruikt, moet van die aard zijn dat elke wijziging of uitwissing uitgesloten of direct zichtbaar is. De bevoegde autoriteit moet uitdrukkelijk toestemmen met elk gegeven dat aan het formulier wordt toegevoegd of eruit geschrapt.
- c) Taal. De bewijzen van bevoegdheid moeten worden geschreven in de nationale ta(a)l(en) en in het Engels alsook in andere talen die de bevoegde autoriteit passend acht.



Eerste pagina

Naam en logo bevoegde autoriteit (Engels en andere ta(a)(en) zoals bepaald door de bevoegde autoriteit) EUROPESE UNIE (Alleen Engels) BEWIJS VAN BEVOEGDHEID VOOR COCKPIT-BEMANNING (Engels en andere ta(a)(en) zoals bepaald door de bevoegde autoriteit) Afgegeven overeenkomstig Deel-FCL Dit bewijs van bevoegdheid voldoet aan de ICAO-normen, met uitzondering van de LAPL-rechten (Engels en andere ta(a)(en) zoals bepaald door de bevoegde autoriteit) EASA-formulier 141 uitgave 1	Eisen „Europese Unie” schrappen voor niet-EU-lidstaten Paginagrootte: één achtste van A4-formaat
---	---

Tweede pagina

I	Staat van afgifte	Eisen
III	Nummer van het bewijs van bevoegdheid	Het serienummer van het bewijs van bevoegdheid moet altijd beginnen met de VN-landcode van de staat die het bewijs van bevoegdheid afgeeft, gevolgd door „FCL.”.
IV	Achternaam en voornaam houder	
IVa	Geboortedatum (zie instructies)	Standaarddatumnotatie gebruiken: dag/maand/viercijferig jaar (bijvoorbeeld 21.01.1995)
XIV	Geboorteplaats	
V	Adres houder: Straat, plaats, gebied, postcode	
VI	Nationaliteit	
VII	Handtekening houder	
VIII	Afgevende bevoegde autoriteit Bijvoorbeeld: dit bewijs van bevoegdheid als beroepsvlieger voor de categorie vleugelvliegtuigen CPL(A) werd afgegeven op basis van een bewijs van bevoegdheid als verkeersvlieger (ATPL) afgegeven door (derde land)	
X	Handtekening afgevende ambtenaar en datum	
XI	Zegel of stempel van de afgevende bevoegde autoriteit	

II	Benamingen van bewijzen van bevoegdheid, datum van eerste afgifte en landcode			De gebruikte afkortingen komen overeen met Deel-FCL (bijvoorbeeld PPL(H), ATPL(A) enz.) Standaarddatumnotatie gebruiken: dag/maand/viercijferig jaar (bijvoorbeeld 21.01.1995)
IX	Geldigheid: de rechten van het bewijs van bevoegdheid mogen alleen worden uitgeoefend als de houder een geldige medische verklaring heeft voor het desbetreffende recht. De houder van het bewijs van bevoegdheid moet voor identificatiedoeleinden een document met foto bij zich hebben.			Dit document is niet nader bepaald, maar een paspoort is toereikend buiten het grondgebied van de staat die het bewijs van bevoegdheid afgeeft.
XII	Rechten inzake radiotelefonie (R/T): de houder van dit bewijs van bevoegdheid heeft zijn bekwaamheid aangetoond om R/T-installaties te bedienen aan boord van luchtvaartuigen in het (ta(a))(en) opgeven).			
XIII	Opmerkingen: Talenkennis: (ta(a))(en)/kennisniveau/geldigheidsdatum)			Alle vereiste aanvullende informatie over de verlening van bewijzen van bevoegdheid en rechten die zijn vastgelegd in ICAO-richtlijnen, EG- of EU-richtlijnen en/of -verordeningen moet hier worden ingevuld. Aantekeningen betreffende talenkennis, kennisniveau en geldigheidsdatum moeten ook worden opgenomen. In het geval van LAPL: LAPL niet afgegeven overeenkomstig ICAO-normen.

[illegible]

Operationele beperkingen worden ingevuld onder Opmerkingen/Beperkingen naast het desbetreffende beperkte recht, bv. vaardigheidstest bevoegdverklaring instrument/vliegen (IR) afgelegd met tweede bestuurder, beperkte instructiebevoegdheden voor één type luchtvaartuig.

XII/XIII

[illegible]



Achtste pagina

In dit bewijs van bevoegdheid gebruikte afkortingen		
		Bijvoorbeeld ATPL (bewijs van bevoegdheid als verkeersvlieger), CPL (bewijs van bevoegdheid als beroepsvlieger), IR (bevoegdverklaring instrumentvliegen), R/T (radiotelefonie), MEP (meermotorige luchtvaartuigen met zuigermotoren), FI (vlieginstruuteur), TRE (examinator voor typeaantekening) enz.

EASA-formulier 141 uitgave 1

▼ **M1***Aanhangsel II van BIJLAGE VI DEEL-ARA***EASA-standaardmodel voor attesten voor cabinebemanning**

Attesten voor cabinebemanning die overeenkomstig Deel-CC in een lidstaat zijn afgegeven, moeten voldoen aan de volgende specificaties:

1. ATTEST VOOR CABINEBEMANNING Afgegeven overeenkomstig Deel-CC 2. Referentienummer: 3. Staat van afgifte: 4. Volledige naam houder: 5. Geboortedatum en -plaats: 6. Nationaliteit: 7. Handtekening houder: 8. Bevoegde autoriteit: 9. Instantie van afgifte: <i>Officieel zegel, stempel of logo</i> 10. Handtekening van de uitgevende ambtenaar: 11. Datum van afgifte: 12. De houder mag de rechten om op te treden als cabinebemanningslid op luchtvaartuigen die commerciële vluchten uitvoeren uitsluitend uitoefenen als hij voldoet aan de eisen van Deel-CC inzake permanente geschiktheid en geldige kwalificaties voor het desbetreffende luchtvaartuigtype. EASA-formulier 142 uitgave 1

Instructies:

- a) Het attest voor cabinebemanning dient alle hierna in punt 1 tot 12 opgegeven vermeldingen te bevatten die nader zijn bepaald in EASA-formulier 142.
- b) De paginagrootte is één achtste van een A4-formaat en het gebruikte materiaal moet van die aard zijn dat elke wijziging of schrapping uitgesloten of direct zichtbaar is.
- c) Het document wordt gedrukt in het Engels en in andere talen die de bevoegde autoriteit passend acht.
- d) Het document wordt afgegeven door de bevoegde autoriteit of door een organisatie die is erkend om cabinepersoneelattesten af te geven. In dat laatste geval wordt verwezen naar de erkenning door de bevoegde autoriteit van de lidstaat.
- e) Het cabinepersoneelattest wordt in alle lidstaten erkend; het is dus niet nodig om het document om te wisselen wanneer in een andere lidstaat wordt gewerkt.

Vermelding 1:	De benaming „ATTEST VOOR CABINEBEMANNING” en de verwijzing naar Deel-CC.
Vermelding 2:	Het referentienummer van het attest, dat altijd begint met de VN-landcode van de lidstaat, gevolgd door minstens de twee laatste cijfers van het jaar van afgifte en een individuele referentie/individueel nummer waarvan de code door de bevoegde autoriteit wordt vastgelegd (bijvoorbeeld BE-08-xxxx).
Vermelding 3:	De lidstaat waar het attest is afgegeven.
Vermelding 4:	De volledige naam (achternaam en voornaam) die vermeld staat in het officiële identiteitsbewijs van de houder.

▼ M1

Vermelding 5 en 6:	Geboortedatum en -plaats alsook de nationaliteit die vermeld staat in het officiële identiteitsbewijs van de houder.
Vermelding 7:	De handtekening van de houder.
Vermelding 8:	Identificatiegegevens van de bevoegde autoriteit van de lidstaat waar het attest is afgegeven, inclusief volledige naam van de bevoegde autoriteit, postadres, officieel zegel en logo, indien van toepassing.
Vermelding 9:	„Bevoegde autoriteit” als de bevoegde autoriteit de afgevende instantie is, alsook het officiële zegel of stempel. Voor een erkende organisatie moeten identificatiegegevens worden vermeld, waaronder minstens de volledige naam van de organisatie, het postadres en, indien van toepassing, het logo en: a) in het geval van een commerciële luchtvervoersonderneming, het nummer van het bewijs luchtvaartexploitant (Air Operator Certificate, AOC) en een gedetailleerde verwijzing naar de erkenningen die door de bevoegde autoriteit werden verleend om cabinebemanning op te leiden en attesten af te geven, of b) in het geval van een erkende opleidingsorganisatie, het referentienummer van de desbetreffende erkenning door de bevoegde autoriteit.
Vermelding 10:	De handtekening van de persoon die namens de afgevende instantie optreedt.
Vermelding 11:	Standaarddatumnotatie gebruiken: dag/maand/viercijferig jaar (bijvoorbeeld 22.02.2008).
Vermelding 12:	Dezelfde zin in het Engels en de volledige en nauwkeurige vertaling in andere talen die de bevoegde autoriteit passend acht.



Aanhangsel III van BIJLAGE VI DEEL-ARA

CERTIFICAAT VOOR ERKENDE OPLEIDINGSORGANISATIES (ATO's)

Europese Unie (*)

Bevoegde autoriteit

CERTIFICAAT VAN ERKENDE OPLEIDINGSORGANISATIE

[NUMMER/REFERENTIE CERTIFICAAT]

Overeenkomstig Verordening (EU) nr. 1178/2011 van de Commissie en mits is voldaan aan de hierna aangegeven voorwaarden, verklaart de [bevoegde autoriteit] hierbij dat:

[NAAM OPLEIDINGSORGANISATIE]

[ADRES OPLEIDINGSORGANISATIE]

als opleidingsorganisatie is gecertificeerd overeenkomstig Deel-ORA met het recht om Deel-FCL-opleidingscursussen te verzorgen, met inbegrip van het gebruik van FSTD's als bedoeld in de bijgevoegde erkenning voor opleidingscursussen.

VOORWAARDEN:

Dit certificaat is beperkt tot de rechten en het toepassingsgebied van opleidingscursussen, met inbegrip van het gebruik van FSTD's als bedoeld in de bijgevoegde erkenning voor opleidingscursussen.

Dit certificaat is geldig zolang de erkende organisatie voldoet aan het bepaalde in Deel-ORA, Deel-FCL en in andere geldende voorschriften.

Mits aan de voornoemde voorwaarden is voldaan, blijft onderhavig certificaat geldig tenzij hiervan afstand is gedaan, of dit is vervangen, beperkt, geschorst of ingetrokken.

Datum van afgifte:

Handtekening:

[Bevoegde autoriteit]

(*) „Europese Unie“ schrappen voor niet-EU-lidstaten.
EASA-formulier 143 uitgave 1 — pagina 1 van 2



CERTIFICAAT VAN ERKENDE OPLEIDINGSORGANISATIE
ERKENNING VOOR OPLEIDINGSCURSUSSEN

Aanhangsel bij ATO-certificaat nummer:

[NUMMER/REFERENTIE CERTIFICAAT]

[NAAM OPLEIDINGSORGANISATIE]

heeft het recht verkregen om de volgende Deel-FCL-opleidingscursussen te verzorgen en te geven en om gebruik te maken van de volgende FSTD's:

Opleidingscursus	Gebruikte FSTD('s), inclusief lettercode ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Zoals aangegeven in het kwalificatiecertificaat.

Deze erkenning voor opleidingscursussen is geldig zolang:

- a) de ATO geen afstand heeft gedaan van het ATO-certificaat, of dit is vervangen, beperkt, geschorst of ingetrokken, en
- b) alle vluchtuitvoeringen plaatsvinden in overeenstemming met Deel-ORA, Deel-FCL of andere geldende voorschriften en, indien van toepassing, met de procedures die zijn vastgelegd in de documentatie van de organisatie zoals voorgeschreven in Deel-ORA.

Datum van afgifte:

Handtekening: [Bevoegde autoriteit]

Voor de lidstaat/het EASA

▼ M1*Aanhangsel IV van BIJLAGE VI DEEL-ARA***KWALIFICATIECERTIFICAAT VOOR VLUCHTNABOOTSER (FSTD)****Inleiding**

EASA-formulier 145 dient te worden gebruikt voor het FSTD-kwalificatiecertificaat. Dit document bevat de FSTD-specificatie met inbegrip van eventuele beperking(en) en bijzondere toestemming(en) of erkenning(en), naargelang het geval, voor de desbetreffende FSTD. Het kwalificatiecertificaat wordt gedrukt in het Engels en in andere door de bevoegde autoriteit bepaalde talen.

Converteerbare FSTD's moeten een afzonderlijk kwalificatiecertificaat voor elk luchtvaartuigtype hebben. Voor verschillende motoren en uitrustingen die op één en dezelfde FSTD passen, zijn geen afzonderlijke kwalificatiecertificaten vereist. Op alle kwalificatiecertificaten moet een serienummer worden vermeld, voorafgegaan door een lettercode die eigen is aan de desbetreffende FSTD. De lettercode is eigen aan de bevoegde autoriteit van afgifte.



Europese Unie (*)

Bevoegde autoriteit

KWALIFICATIECERTIFICAAT VOOR VLUCHTNABOOTSER (FSTD)

REFERENTIE:

Overeenkomstig Verordening (EU) nr. 1178/2011 van de Commissie en mits is voldaan aan de hierna aangegeven voorwaarden, verklaart de [bevoegde autoriteit] hierbij dat:

de FSTD [TYPE EN LETTERCODE]

die zich bevindt te [NAAM en ADRES ORGANISATIE]

voldoet aan de in Deel-OR vastgelegde kwalificatievereisten, behoudens de voorwaarden van de hierbij gevoegde FSTD-specificatie.

Mits de FSTD en de houder van het kwalificatiecertificaat blijven voldoen aan de toepasselijke vereisten van Deel-OR, blijft onderhavig certificaat geldig tenzij hiervan afstand is gedaan, of dit is vervangen, geschorst of ingetrokken.

Datum van afgifte:

Handtekening:

(*) „Europese Unie” schrappen voor niet-EU-lidstaten.
EASA-formulier 145 uitgave 1 — pagina 1 van 2



[bevoegde autoriteit]

FSTD-KWALIFICATIECERTIFICAAT: [Referentie]

FSTD-SPECIFICATIES

- A. Luchtvaartuigtype of variant:
 B. FSTD-kwalificatieniveau:
 C. Primair referentiedocument:
 D. Visueel systeem:
 E. Voortbewegingssysteem:
 F. Motoruitrusting:
 G. Instrumentuitrusting:
 H. ACAS-uitrusting:
 I. Windschering:
 J. Extra capaciteiten:
 K. Restricties of beperkingen:

L. Richtsnoeren voor opleidings-, test- en proeve van bekwaamheidsdoeleinden

CAT I	RVR	m	DH	ft	
CAT II	RVR	m	DH	ft	
CAT III	RVR	m	DH	ft	
(laagste minimum)					
LVTO	RVR	m			
Recentheid					
IFR-opleiding/-controle					/
Typebevoegdverklaring					
Vakbekwaamheidsproeven					
Automatische piloot-nadering					
Automatisch landen/uitloopgeleiding					/
ACAS I/II					/
Waarschuwings-/voorspellingssysteem windschering					/
Weerradar					
HUD/HUGS					/
ventilatoren					
GPWS/EGPWS					/
ETOPS-capaciteit					
GPS					
Overige					

Datum van afgifte:

Handtekening:

Voor de lidstaat/het EASA

EASA-formulier 145 uitgave 1 — pagina 2 van 2



Aanhangsel V van BIJLAGE VI DEEL-ARA

CERTIFICAAT VOOR LUCHTVAARTGENEESKUNDIGE CENTRA (AeMC's)

**Europese Unie (*)
Bevoegde autoriteit**

CERTIFICAAT VOOR LUCHTVAARTGENEESKUNDIG CENTRUM

REFERENTIE:

Overeenkomstig Verordening (EU) nr. 1178/2011 van de Commissie en mits is voldaan aan de hierna aangegeven voorwaarden, verklaart de [bevoegde autoriteit] hierbij dat:

[NAAM ORGANISATIE]

[ADRES ORGANISATIE]

als luchtvaartgeneeskundig centrum is gecertificeerd overeenkomstig Deel-OR, met de rechten en binnen het kader van de activiteiten die zijn opgesomd in de hierbij gevoegde goedkeuringsvoorwaarden

VOORWAARDEN:

1. Dit certificaat is beperkt tot hetgeen ter zake is vastgelegd in het gedeelte reikwijdte van de erkenning van het goedgekeurde organisatiehandboek.
2. Dit certificaat vereist naleving van de in de organisatiedocumentatie vastgelegde procedures overeenkomstig Deel-ORA.
3. Mits aan de vereisten van Deel-OR is voldaan, blijft onderhavig certificaat geldig tenzij hiervan afstand is gedaan, of dit is vervangen, geschorst of ingetrokken.

Datum van afgifte: Handtekening:

(*) „Europese Unie“ schrappen voor niet-EU-lidstaten.
EASA-formulier 146 uitgave 1

▼ **M1***Aanhangsel VI van BIJLAGE VI DEEL-ARA***STANDAARDMODEL MEDISCHE VERKLARING EASA**

De medische verklaring dient te voldoen aan de volgende specificaties:

a) Inhoud

- 1) Staat waar het bewijs van bevoegdheid als piloot is afgegeven of aangevraagd (I),
 - 2) Klasse medische verklaring (II),
 - 3) Nummer van het bewijs van bevoegdheid, te beginnen met de VN-land-code van de staat waar het bewijs van bevoegdheid als piloot is afgegeven en gevolgd door een code bestaande uit Arabische cijfers en/of Latijnse letters (III),
 - 4) Naam van de houder (IV),
 - 5) Nationaliteit van de houder (VI),
 - 6) Geboortedatum van de houder: (dd/mm/jjjj) (XIV),
 - 7) Handtekening van de houder (VII),
 - 8) Beperking(en) (XIII),
 - 9) Vervaldatum van de medische verklaring (IX) voor:
 - Commerciële passagiersvluchten met één piloot van klasse 1,
 - Overige commerciële vluchtuitvoeringen van klasse 1,
 - Klasse 2,
 - LAPL,
 - 10) Datum van de medische keuring,
 - 11) Datum van het laatste elektrocardiogram,
 - 12) Datum van het laatste audiogram,
 - 13) Datum van afgifte en handtekening van de luchtvaartgeneeskundige keuringsarts (AME) of medische beoordelaar die de medische verklaring heeft afgegeven (X). In dit veld mag de huisarts worden vermeld indien hij bevoegd is om medische verklaringen af te geven overeenkomstig het nationale recht van de lidstaat van afgifte,
 - 14) Zegel of stempel (XI).
- b) Materiaal. Behalve in het geval van een door een huisarts afgegeven LAPL moet het papier of ander materiaal dat wordt gebruikt van die aard zijn dat elke wijziging of uitwissing uitgesloten of direct zichtbaar is. De vergunningverlenende autoriteit moet uitdrukkelijk toestemmen met elk gegeven dat aan het formulier wordt toegevoegd of eruit geschrapt.
- c) Taal. De bewijzen van bevoegdheid moeten worden geschreven in de nationale ta(a)l(en) en in het Engels alsook in andere talen die de vergunningverlenende autoriteit passend acht.
- d) Alle datums in de medische verklaring worden vermeld in de notatie dd/mm/jjjj.
- e) In dit aanhangsel is een standaardmodel van medische verklaring opgenomen.



Naam en logo bevoegde autoriteit (Engels en andere ta(a)(en) zoals bepaald door de bevoegde autoriteit) EUROPESE UNIE (Alleen Engels) Klasse 1/klasse 2/LAPL MEDISCHE VERKLARING bij een Deel-FCL-bewijs van bevoegdheid (Engels en andere ta(a)(en) zoals bepaald door de bevoegde autoriteit) Afgegeven overeenkomstig Deel-MED Deze medische verklaring voldoet aan de ICAO-normen, met uitzondering van de medische verklaring voor LAPL (Engels en andere ta(a)(en) zoals bepaald door de bevoegde autoriteit) EASA-formulier 147 uitgave 1	Eisen „Europese Unie” schrappen voor niet-EU-lidstaten Paginagrootte: één achtste van A4-formaat
---	---

▼ **M1**

I	Nationale ta(a)l(en)/ <i>Autoriteit die het bewijs van bevoegdheid als piloot heeft afgegeven of zal afgeven</i>
III	Nationale ta(a)l(en)/Nummer van de medische verklaring
IV	Nationale ta(a)l(en)/ <i>Achternaam en voornaam houder:</i>
XIV	Nationale ta(a)l(en)/ <i>Geboortedatum: (dd/mm/jjjj)</i>
VI	Nationale ta(a)l(en)/ <i>Nationaliteit:</i>
VII	Nationale ta(a)l(en)/ <i>Handtekening houder:</i>
2	

XIII	Nationale ta(a)l(en)/ <i>Beperkingen:</i> Code Beschrijving:
X	Nationale ta(a)l(en)/ (*) <i>Datum van afgifte:</i> (dd/mm/jjjj) Handtekening afgevende luchtvaartgeneeskundig keuringsarts/medische beoordelaar/(huisarts):
XI	Nationale ta(a)l(en)/ <i>Stempel:</i>
3	

(*) De datum van afgifte is de datum waarop de medische verklaring wordt afgegeven en ondertekend.
EASA-formulier 147 uitgave 1



	IX Nat. ta(a)l(en)/ Vervaldatum van deze medische verklaring	Commerciële passagiersvluchten met één piloot van klasse 1 (dd/mm/jjjj)	
		Klasse 1 (dd/mm/jjjj)	
		Klasse 2 (dd/mm/jjjj)	
		LAPL (dd/mm/jjjj)	
	Nat. ta(a)l(en)/Datum onderzoek: (dd/mm/jjjj)		
MED.A.020 Vermindering van medische geschiktheid (a) Houders van een bewijs van bevoegdheid mogen de rechten van hun bewijs van bevoegdheid en daarmee samenhangende bevoegdverklaringen of certificaten niet uitoefenen op ieder willekeurig moment dat zij: (1) zich bewust zijn van een achteruitgang in hun medische geschiktheid waardoor zij mogelijk niet langer in staat zijn de desbetreffende rechten veilig uit te oefenen; (2) voorgeschreven of niet-voorgeschreven geneesmiddelen nemen of gebruiken die een verstorende factor kunnen zijn voor de veilige uitoefening van de rechten van het toepasselijke bewijs van bevoegdheid, of (3) een medische, chirurgische of andere behandeling krijgen die de vliegveiligheid in het gedrang kan brengen. (b) Bovendien moeten de houders van een bewijs van bevoegdheid zonder nodeloze vertraging luchtvaartgeneeskundig advies inwinnen wanneer zij: (1) een chirurgische of invasieve ingreep hebben ondergaan; (2) geneesmiddelen regelmatig beginnen te gebruiken; (3) het slachtoffer zijn geweest van significant lichamelijk letsel waardoor zij niet in staat zijn te functioneren als cockpitpersoneelslid; (4) een significante ziekte hebben gehad waardoor zij niet in staat zijn te functioneren als cockpitpersoneelslid; (5) zwanger zijn; (6) werden opgenomen in een ziekenhuis of medische kliniek, of (7) eerst corrigerende lenzen nodig hebben.			
4			



Aanhangsel VII van BIJLAGE VI DEEL-ARA

CERTIFICAAT VOOR LUCHTVAARTMEDISCHE KEURINGSARTSEN (AME's)

**Europese Unie (*)
Bevoegde autoriteit**

CERTIFICAAT VOOR LUCHTVAARTMEDISCHE KEURINGSARTS

NUMMER/REFERENTIE CERTIFICAAT:

Overeenkomstig Verordening (EU) nr. 1178/2011 van de Commissie en mits is voldaan aan de hierna aangegeven voorwaarden, certificeert de [bevoegde autoriteit] hierbij:

[NAAM VAN DE LUCHTVAARTMEDISCHE KEURINGSARTS]

[ADRES VAN DE LUCHTVAARTMEDISCHE KEURINGSARTS]

als luchtvaartmedische keuringsarts

VOORWAARDEN:

1. Dit certificaat is beperkt tot de voorrechten die in het aanhangsel van dit certificaat als luchtvaartmedische keuringsarts zijn gespecificeerd.
2. Dit certificaat vereist naleving van de in Deel-MED gespecificeerde uitvoeringsregels en -procedures.
3. Mits aan de eisen van Deel-MED is voldaan, blijft dit certificaat geldig voor een periode van drie jaar tot [xx/yy/zzzz (**)], tenzij er afstand van is gedaan, of het is vervangen, opgeschort of ingetrokken.

Datum van afgifte: xx/yy/zzzz

Handtekening: [Bevoegde autoriteit]

(*) „Europese Unie“ schrappen voor niet-EU-lidstaten.

(**) Vervaldatum: dag/maand/jaar.



CERTIFICAAT VOOR LUCHTVAARTMEDISCHE KEURINGSARTS

Aanhangsel van AME-certificaat nummer:

VOORRECHTEN EN TOEPASSINGSGEBIED

[Naam en academische titel van de luchtvaartmedische keuringsarts] heeft de voorrechten verworven om luchtvaartmedische keuringen en beoordelingen uit te voeren met het oog op de afgifte van de in de onderstaande tabel vermelde medische certificaten, en om deze medische certificaten af te geven voor:

LAPL	[ja/datum]
Klasse 2	[ja/datum]
Klasse 1 verlenging/hernieuwde validering	[ja/datum]/[neen]

Datum van afgifte: xx/yy/zzzz

Handtekening: [Bevoegde autoriteit]

▼ **M1***BIJLAGE VII***ORGANISATORISCHE EISEN MET BETREKKING TOT
BOORDPERSONEEL****[DEEL-ORA]****SUBDEEL GEN*****ALGEMENE EISEN******SECTIE I******Algemeen*****ORA.GEN.105 Bevoegde autoriteit**

a) In dit deel wordt verstaan onder de bevoegde autoriteit die toezicht uitoefent op:

1) aan een certificeringsverplichting onderworpen organisaties:

- i) voor organisaties waarvan de hoofdzetel in een lidstaat is gevestigd, de door die lidstaat aangeduide autoriteit;
- ii) voor organisaties waarvan de hoofdzetel niet in een lidstaat is gevestigd, het Agentschap;

2) FSTD's:

i) het Agentschap, voor FSTD's die:

— buiten het grondgebied van de lidstaten zijn gevestigd, of

— op het grondgebied van de lidstaten gelegen FSTD's die worden geëxploiteerd door organisaties waarvan de hoofdzetel in een derde land is gevestigd;

ii) op het grondgebied van de lidstaten gelegen FSTD's die worden geëxploiteerd door organisaties waarvan de hoofdzetel in een lidstaat is gevestigd, de autoriteit die werd aangeduid door de lidstaat waar de hoofdzetel is gevestigd van de organisatie die deze exploiteert, of het Agentschap op verzoek van die lidstaat.

b) Wanneer buiten het grondgebied van de lidstaten gesitueerde FSTD's worden geëxploiteerd door een organisatie die door een lidstaat is gecertificeerd, kwalificeert het Agentschap deze FSTD in overleg met de lidstaat die deze organisatie welke de FSTD exploiteert, heeft gecertificeerd.

ORA.GEN.115 Aanvraag voor een organisatiecertificaat

a) Aanvragen voor een organisatiecertificaat of wijziging in een bestaand certificaat dienen te worden ingediend in een vorm en op een wijze die door de bevoegde autoriteit is vastgesteld rekening houdend met de toepasselijke eisen van Verordening (EG) nr. 216/2008 en de daarin vervatte uitvoeringsvoorschriften.

b) Aanvragers van een eerste certificaat dienen de bevoegde autoriteit in het bezit te stellen van documenten die aantonen hoe zij zullen voldoen aan de eisen van Verordening (EG) nr. 216/2008 en de daarin vervatte uitvoeringsvoorschriften. In deze documenten moet een procedure worden opgenomen die beschrijft hoe niet vooraf goed te keuren wijzigingen worden beheerd en hoe de bevoegde autoriteit daarvan in kennis wordt gesteld.

ORA.GEN.120 Wijzen van naleving

a) In plaats van de door het Agentschap aangenomen wijzen van naleving mag een organisatie alternatieve wijzen van naleving gebruiken om overeenstemming te bereiken met Verordening (EG) nr. 216/2008 en de daarin vervatte uitvoeringsvoorschriften.

▼ M1

- b) Als een organisatie alternatieve wijzen van naleving wenst te gebruiken, dient zij, alvorens deze toe te passen, een volledige beschrijving van deze alternatieve wijzen van naleving te verstrekken aan de bevoegde autoriteit. De beschrijving dient elke ter zake dienende herziening van handboeken of procedures te bevatten alsook een evaluatie waaruit blijkt dat aan Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsvoorschriften daarvan is voldaan.

De organisatie mag deze alternatieve wijzen van naleving toepassen mits de bevoegde autoriteit die vooraf goedkeurt en na ontvangst van de in ARA.GEN.120 d) bedoelde kennisgeving.

ORA.GEN.125 Goedkeuringsvoorwaarden en rechten van een organisatie

Een gecertificeerde organisatie dient zich te houden aan het toepassingsgebied en de rechten die zijn vastgelegd in de bij het organisatiecertificaat gevoegde goedkeuringsvoorwaarden.

ORA.GEN.130 Wijzigingen in organisaties

- a) Elke wijziging met betrekking tot:

- 1) het toepassingsgebied van het certificaat of de goedkeuringsvoorwaarden van een organisatie, of
2. elk onderdeel van het beheersysteem van de organisatie, als bedoeld in ORA.GEN.200 a) 1) en a) 2),

dient vooraf door de bevoegde autoriteit te worden goedgekeurd.

- b) Voor wijzigingen die vooraf moeten worden goedgekeurd overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsvoorschriften daarvan dient de organisatie goedkeuring te vragen aan en te verkrijgen van de bevoegde autoriteit. De aanvraag dient te worden ingediend voordat deze wijziging wordt toegepast teneinde de bevoegde autoriteit de mogelijkheid te bieden vast te stellen dat Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsvoorschriften daarvan te allen tijde worden nageleefd en, zo nodig, het organisatiecertificaat en de desbetreffende daarbij gevoegde goedkeuringsvoorwaarden te wijzigen.

De organisatie dient de bevoegde autoriteit alle ter zake dienende documenten te bezorgen.

De wijziging wordt pas toegepast nadat die formeel werd goedgekeurd door de bevoegde autoriteit overeenkomstig ARA.GEN.330.

De organisatie dient bij de exploitatie te voldoen aan de voorwaarden die de bevoegde autoriteit in voorkomend geval voorschrijft tijdens dit wijzigingsproces.

- c) Alle niet vooraf goed te keuren wijzigingen moeten worden beheerd en ter kennis van de bevoegde autoriteit gebracht volgens de procedure die de bevoegde autoriteit heeft goedgekeurd overeenkomstig ARA.GEN.310 c).

ORA.GEN.135 Blijvende geldigheid

- a) Het organisatiecertificaat blijft geldig mits:

- 1) de organisatie de toepasselijke eisen van Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsvoorschriften daarvan blijft naleven, rekening houdend met de bepalingen betreffende de afhandeling van bevindingen zoals gespecificeerd onder ORA.GEN.150;
- 2) de bevoegde autoriteit toegang wordt verleend tot de organisatie als bepaald in ORA.GEN.140 om de blijvende naleving van de toepasselijke eisen van Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsvoorschriften daarvan vast te stellen, en
- 3) er geen afstand wordt gedaan van het certificaat of dit niet wordt ingetrokken.

- b) In geval van afstand of intrekking moet het certificaat onverwijld worden ingeleverd bij de bevoegde autoriteit.

▼ M1**ORA.GEN.140 Toegang**

Met als doel de naleving van de toepasselijke eisen van Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsvoorschriften daarvan vast te stellen, dient de organisatie toegang te verlenen tot alle faciliteiten, luchtvaartuigen, documenten, archieven, gegevens, procedures alsmede elk ander materiaal dat relevant is voor haar certificeringsplichtige en al dan niet gecontracteerde activiteit, aan elke persoon die is gemachtigd door:

- a) de in ORA.GEN.105 vastgelegde bevoegde autoriteit, of
- b) de autoriteit die optreedt krachtens het bepaalde in ARA.GEN.300 d), ARA.GEN.300 e) of ARO.RAMP.

ORA.GEN.150 Bevindingen

Na ontvangst van een kennisgeving betreffende de bevindingen dient de organisatie:

- a) de fundamentele oorzaak van de niet-naleving te identificeren;
- b) een actieplan met corrigerende maatregelen op te stellen, en
- c) aan te tonen dat zij tot voldoening van de bevoegde autoriteit corrigerende maatregelen heeft getroffen binnen een met de bevoegde autoriteit overeengekomen periode als bedoeld in ARA.GEN.350 d).

ORA.GEN.155 Onmiddellijke reactie op een veiligheidsprobleem

De organisatie dient:

- a) alle veiligheidsmaatregelen uit te voeren die zijn voorgeschreven door de bevoegde autoriteit overeenkomstig ARA.GEN.135 c), en
- b) alle relevante verplichte veiligheidsinformatie toe te passen die door het Agentschap wordt verstrekt, met inbegrip van luchtwaardigheidsinstructies.

ORA.GEN.160 Melding van voorvallen

- a) De organisatie dient elk ongeluk, ernstig incident en voorval te melden aan de bevoegde autoriteit en aan elke andere organisatie die op grond van de voorschriften van de staat van de exploitant dient te worden ingelicht overeenkomstig Verordening (EU) nr. 996/2010 van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾ en Richtlijn 2003/42/EG van het Europees Parlement en de Raad ⁽²⁾.

▼ M2

- b) Onverminderd punt a) dient de organisatie elk incident, elk defect, elke technische storing, elke overschrijding van technische begrenzingen, elk voorval waaruit blijkt dat de informatie in de overeenkomstig Verordening (EU) nr. 748/2012 van de Commissie ⁽³⁾ opgestelde gegevens betreffende operationele geschiktheid onnauwkeurig, onvolledig of dubbelzinnig is of elke andere onregelmatigheid die een veilig gebruik van het luchtvaartuig in gevaar heeft of kan hebben gebracht, maar zonder ongeval of ernstig incident tot gevolg te hebben, te melden aan de bevoegde autoriteit en de organisatie die verantwoordelijk is voor het ontwerp van het luchtvaartuig.

▼ M1

- c) Onverminderd Verordening (EU) nr. 996/2010, Richtlijn 2003/42/EG, Verordening (EG) nr. 1321/2007 van de Commissie ⁽⁴⁾ en Verordening (EG) nr. 1330/2007 van de Commissie ⁽⁵⁾, dienen de onder a) en b) bedoelde meldingen te geschieden in een vorm en op een wijze die door de bevoegde autoriteit zijn vastgesteld en alle relevante informatie te bevatten over de toestand die de organisatie bekend is.
- d) De melding moet zo spoedig mogelijk plaatsvinden, maar in ieder geval binnen tweeënzeventig uur nadat de organisatie de omstandigheid, waarop de melding betrekking heeft, heeft waargenomen, tenzij buitengewone omstandigheden dit verhinderen.

⁽¹⁾ PB L 295 van 12.11.2010, blz. 35.

⁽²⁾ PB L 167 van 4.7.2003, blz. 23.

⁽³⁾ PB L 224 van 21.8.2012, blz. 1.

⁽⁴⁾ PB L 294 van 13.11.2007, blz. 3.

⁽⁵⁾ PB L 295 van 14.11.2007, blz. 7.

▼ M1

- e) In voorkomend geval dient de organisatie een follow-upverslag over te leggen met bijzonderheden over de maatregelen die zij van plan is te nemen om soortgelijke voorvallen in de toekomst te vermijden, zodra deze maatregelen zijn geïdentificeerd. Dit verslag moet worden overgelegd in een vorm en op een wijze die door de bevoegde autoriteit zijn vastgesteld.

*SECTIE II**Management***ORA.GEN.200 Beheersysteem**

- a) De organisatie dient een beheersysteem op te zetten, toe te passen en in stand te houden dat het volgende omvat:
- 1) duidelijk afgebakende verantwoordelijkheden en verantwoordingsplichten binnen de organisatie, met inbegrip van een rechtstreekse verantwoordingsplicht van de verantwoordelijke manager op veiligheidsgebied;
 - 2) een beschrijving van de algemene visie en grondslagen van de organisatie op veiligheidsgebied, veiligheidsbeleid genoemd;
 - 3) de inventarisatie van (mogelijke) gevaren voor de luchtvaartveiligheid die worden veroorzaakt door de activiteiten van de organisatie, de beoordeling ervan en het beheer van de daarmee gepaard gaande risico's, waaronder het nemen van risicobeperkende maatregelen en het controleren van de doeltreffendheid van deze maatregelen;
 - 4) het op peil houden van het opleidings- en vakbekwaamheidsniveau van het personeel met het oog op de taakuitvoering;
 - 5) het documenteren van alle centrale processen in het beheersysteem, met inbegrip van een proces om het personeel bewust te maken van hun verantwoordelijkheden en de procedure om deze documentatie te wijzigen;
 - 6) een functie die erop toeziet dat de organisatie de toepasselijke eisen naleeft. Het toezicht op de naleving dient een terugmeldingssysteem te omvatten naar de verantwoordelijke manager om te waarborgen dat corrigerende maatregelen waar nodig daadwerkelijk ten uitvoer worden gelegd, en
 - 7) eventuele aanvullende eisen die zijn vastgelegd in de desbetreffende subdelen van dit deel of in andere toepasselijke delen.
- b) Het managementsysteem dient te zijn afgestemd op de grootte van de organisatie en op de aard en complexiteit van haar activiteiten, rekening houdend met de gevaren en daarmee samenhangende risico's die eigen zijn aan deze activiteiten.

ORA.GEN.205 Gecontracteerde activiteiten

- a) Gecontracteerde activiteiten omvatten alle activiteiten binnen de reikwijdte van de erkenning van de organisatie die worden uitgevoerd door een andere organisatie die zelf werd gecertificeerd om dergelijke activiteit uit te voeren of die, indien zij niet werd gecertificeerd, werkt met toestemming van de contracterende organisatie. Bij het contracteren of inkopen van enig onderdeel van haar activiteit dient de organisatie erop toe te zien dat de gecontracteerde of ingekochte diensten of producten voldoen aan de toepasselijke eisen.
- b) Indien de gecertificeerde organisatie een contract sluit om enig onderdeel van haar activiteit te laten uitvoeren door een organisatie die zelf niet overeenkomstig dit deel werd gecertificeerd om dergelijke activiteit uit te voeren, dient de gecontracteerde organisatie te werken met toestemming van de contracterende organisatie. De contracterende organisatie dient ervoor te zorgen dat de bevoegde autoriteit toegang wordt verleend tot de gecontracteerde organisatie om vast te stellen dat de toepasselijke eisen te allen tijde worden nageleefd.

ORA.GEN.210 Personeelseisen

- a) De organisatie dient een verantwoordelijke manager aan te stellen die bevoegd is om ervoor te zorgen dat alle activiteiten kunnen worden gefinancierd en uitgevoerd conform de toepasselijke eisen. De verantwoordelijke manager draagt de verantwoordelijkheid om een doeltreffend beheersysteem op te zetten en in stand te houden.

▼ M1

- b) De organisatie dient een persoon of groep van personen aan te stellen die de verantwoordelijkheid hebben ervoor te zorgen dat de organisatie de toepasselijke eisen steeds naleeft. Die perso(o)n(en) zal (zullen) uiteindelijk verantwoordelijk zijn ten opzichte van de verantwoordelijke manager.
- c) De organisatie dient te beschikken over voldoende gekwalificeerd personeel om de geplande taken en activiteiten te laten uitvoeren met inachtneming van de toepasselijke eisen.
- d) De organisatie dient gepaste ervarings-, kwalificatie- en opleidingsgegevens bij te houden om aan te tonen dat het bepaalde onder c) hierboven wordt nageleefd.
- e) De organisatie dient ervoor te zorgen dat alle personeelsleden zich bewust zijn van de regels en procedures die gelden voor de uitvoering van hun taken.

ORA.GEN.215 Eisen inzake faciliteiten

De organisatie dient over de nodige faciliteiten te beschikken om alle geplande taken en activiteiten uit te voeren en te beheren met inachtneming van de toepasselijke eisen.

ORA.GEN.220 Gegevensbeheer

- a) De organisatie dient een registratiesysteem uit te werken dat het mogelijk maakt alle uitgevoerde activiteiten op adequate wijze op te slaan en betrouwbaar te traceren, en dat meer in het bijzonder alle in ORA.GEN.200 vermelde onderdelen bestrijkt.
- b) De vorm van de gegevens wordt gespecificeerd in de procedures van de organisatie.
- c) De gegevens worden zodanig opgeslagen dat bescherming tegen beschadiging, wijziging en diefstal gewaarborgd is.

SUBDEEL ATO

ERKENDE OPLEIDINGSORGANISATIES*SECTIE I****Algemeen*****ORA.ATO.100 Toepassingsgebied**

In dit subdeel worden de eisen vastgelegd die moeten worden nageleefd door organisaties die opleidingen verzorgen met het oog op het verkrijgen van bewijzen van bevoegdheid als piloot en daarmee samenhangende bevoegdverklaringen en certificaten.

ORA.ATO.105 Aanvraag

- a) Aanvragers van een certificaat als erkende opleidingsorganisatie (ATO) dienen de bevoegde autoriteit in het bezit te stellen van:
 - 1) de volgende informatie:
 - i) naam en adres van de opleidingsorganisatie;
 - ii) begindatum van de beoogde activiteit;
 - iii) persoonsgegevens en kwalificaties van het hoofd opleidingen (HT), de vlieginstructeur(s), de instructeurs vluchtnabootsing en de theorie-instructeur(s);
 - iv) naam en adres van het (de) luchtvaartterrein(en) en/of de exploitatievestiging(en) waar de opleiding zal plaatsvinden;
 - v) lijst van luchtvaartuigen die zullen worden gebruikt voor de opleiding, met inbegrip van hun groep, klasse of type, registratie, eigenaars en categorie van het luchtwaardigheidsbewijs, indien van toepassing;
 - vi) lijst van vluchtnabootsers (FSTD's) die de opleidingsorganisatie in voorkomend geval van plan is te gebruiken;

▼ M1

- vii) opleidingstype dat de opleidingsorganisatie wil verzorgen en het bijbehorende opleidingsprogramma, en
- 2) vlucht- en opleidingshandboeken.
- b) Opleidingsorganisaties voor testvliegen. Onverminderd het bepaalde in a), 1), iv) en v), dienen opleidingsorganisaties die opleidingen voor testvliegen verzorgen alleen de volgende informatie te verstrekken:
 - 1) naam en adres van het (de) belangrijkste luchtvaartterrein(en) en/of de belangrijkste exploitatievestiging(en) waar de opleiding zal plaatsvinden, en
 - 2) een lijst van de luchtvaartuigtypen of -categorieën die voor de opleiding voor testvliegen zullen worden gebruikt.
- c) In geval van een wijziging in het certificaat dienen de aanvragers de bevoegde autoriteit de relevante onderdelen te bezorgen van de onder a) bedoelde informatie en documenten.

ORA.ATO.110 Personeelseisen

- a) Er dient een hoofd opleidingen (HT) te worden aangewezen. De HT dient te beschikken over een ruime ervaring als instructeur in de gebieden die van belang zijn voor de door de ATO verzorgde opleiding en moet degelijke leidinggevende capaciteiten hebben.
- b) De HT heeft onder meer de volgende verantwoordelijkheden:
 - 1) ervoor zorgen dat de aangeboden opleiding in overeenstemming is met Deel-FCL en, wat opleidingen voor testvliegen betreft, dat de desbetreffende eisen van Deel-21 en het opleidingsprogramma werden vastgesteld;
 - 2) zorgen voor de behoorlijke integratie van de vliegopleiding in een luchtvaartuig of een vluchtnabootser (FSTD) en theoretische instructie, en
 - 3) de voortgang van individuele cursisten volgen.
- c) Theorie-instructeurs moeten:
 - 1) beschikken over praktijkgerichte achtergrondkennis op luchtvaartgebied in de onderwerpen die van belang zijn voor de aangeboden opleiding en een opleidingscursus in instructietechnieken hebben gevolgd, of
 - 2) ervaring hebben opgedaan in theoretische instructie en beschikken over gepaste theoretische achtergrondkennis in het onderwerp waarover zij theorielessen zullen geven.
- d) Vlieg-instructeurs en instructeurs vluchtnabootsing moeten in het bezit zijn van de door Deel-FCL voorgeschreven kwalificaties voor het gegeven type van opleiding.

ORA.ATO.120 Gegevensbeheer

De volgende gegevens moeten gedurende minstens drie jaar na de opleiding worden bewaard:

- a) bijzonderheden over aan individuele cursisten gegeven opleidingen op de grond, in de lucht of in een vluchtnabootser;
- b) gedetailleerde en periodieke voortgangsverslagen van instructeurs, met inbegrip van beoordelingen, en periodieke voortgangsverslagen over vliegproeven en examens op de grond, en
- c) informatie over bewijzen van bevoegdheid en daarmee samenhangende bevoegdverklaringen en certificaten van de cursisten, met inbegrip van de vervaldata van medische verklaringen en bevoegdverklaringen.

▼ M1**ORA.ATO.125 Opleidingsprogramma**

- a) Voor elk aangeboden cursustype moet een opleidingsprogramma worden uitgewerkt.
- b) Het opleidingsprogramma dient te voldoen aan de eisen van Deel-FCL en, wat opleidingen voor testvliegen betreft, aan de ter zake geldende eisen van Deel-21.

ORA.ATO.130 Opleidings- en vluchthandboek

- a) De ATO dient een opleidings- en vluchthandboek op te stellen en bij te houden met informatie en instructies om personeelsleden te helpen hun taken uit te voeren en cursisten bij te staan in het naleven van de cursuseisen.
- b) De ATO moet de informatie in het opleidings- en vluchthandboek en in de erkenningsdocumenten van de ATO beschikbaar stellen aan personeel en, indien van toepassing, aan cursisten.
- c) In het geval van ATO's die opleidingen voor testvliegen verzorgen, dient het vluchthandboek te voldoen aan de in Deel-21 vastgelegde eisen betreffende het handboek voor testvliegen.
- d) Het vluchthandboek dient regelingen inzake werk- en rusttijden vast te leggen voor vlieg instructeurs, met inbegrip van de maximale vliegtijd, de maximale vliegdienstperioden en de minimale rusttijd tussen instructietaken overeenkomstig Deel-ORO.

ORA.ATO.135 Opleidingsluchtvaartuigen en FSTD's

- a) De ATO dient gebruik te maken van een gepaste vloot opleidingsluchtvaartuigen of FSTD's die geschikt zijn voor de aangeboden opleidingscursussen.
- b) De ATO mag uitsluitend opleidingen in FSTD's verzorgen indien zij de bevoegde autoriteit het bewijs levert dat:
 - 1) de FSTD-specificaties geschikt zijn voor het desbetreffende opleidingsprogramma;
 - 2) de gebruikte FSTD's voldoen aan de toepasselijke eisen van Deel-FCL;
 - 3) in het geval van een volledige vluchtnabootser (FFS), deze in voldoende mate overeenkomt met het desbetreffende luchtvaartuigtype, en
 - 4) een systeem is opgezet om op adequate wijze wijzigingen in de FSTD te monitoren en te waarborgen dat deze wijzigingen de geschiktheid van het opleidingsprogramma niet in het gedrang brengen.
- c) Indien het voor de vaardigheidstest gebruikte luchtvaartuig van een ander type is dan de FFS die voor de opleiding in zichtvliegen wordt gebruikt, moet de vrijstelling voor vliegtijd beperkt blijven tot het maximum dat is toegekend voor de vlucht- en navigatieprocedureopleidingstoestel II (FNPT II) voor vleugelvliegtuigen en FNPT II/III voor helikopters in het desbetreffende vliegopleidingsprogramma.
- d) Opleidingsorganisaties voor testvliegen. Luchtvaartuigen die voor opleidingen voor testvliegen worden gebruikt, moeten naar behoren zijn uitgerust met testvlieginstrumentatie die is afgestemd op de opleidingsdoelstelling.

ORA.ATO.140 Luchtvaartterreinen en exploitatievestigingen

Om vliegopleidingen in een luchtvaartuig te verzorgen, dient de ATO gebruik te maken van luchtvaartterreinen of exploitatievestigingen die gepaste faciliteiten en kenmerken hebben voor een opleiding in relevante vliegmanoeuvres, rekening houdend met de aangeboden opleiding en de categorie en het type van het gebruikte luchtvaartuig.

▼ M2**ORA.ATO.145 Voorwaarden voor opleiding**

- a) De goedgekeurde opleidingsorganisatie zorgt ervoor dat de studenten beantwoorden aan alle voorwaarden die zijn vastgesteld in Deel-Medisch, Deel-FCL en, voor zover van toepassing, het verplichte gedeelte van de gegevens betreffende operationele geschiktheid die overeenkomstig Verordening (EU) nr. 748/2012 zijn vastgesteld.
- b) In het geval van goedgekeurde opleidingsorganisaties voor testvluchten moeten de studenten beantwoorden aan alle opleidingsvoorwaarden die overeenkomstig Verordening (EU) nr. 748/2012 zijn vastgesteld.

▼ M1**ORA.ATO.150 Opleiding in derde landen**

Indien de ATO een erkenning heeft om opleidingen te verzorgen met het oog op de bevoegdverklaring instrumentvliegen (IR) in derde landen:

- a) dient het opleidingsprogramma te voorzien in gewenningsvluchten in een van de lidstaten voordat de IR-vaardigheidstest wordt afgelegd, en
- b) dient de IR-vaardigheidstest in een van de lidstaten te worden afgelegd.

*SECTIE II****Aanvullende eisen voor ATO's die opleidingen verzorgen voor CPL, MPL en ATPL, en de daarmee samenhangende bevoegdverklaringen en certificaten*****ORA.ATO.210 Personeelseisen**

- a) *Hoofd opleidingen (HT)*. Behalve in het geval van ATO's die opleidingen voor testvliegen aanbieden, dient de aangewezen HT ruime ervaring te hebben opgedaan met opleidingen als instructeur voor professionele bewijzen van bevoegdheid als piloot en daarmee samenhangende bevoegdverklaringen of certificaten.
- b) *Chef vlieg instructeur (CFI)*. De ATO die de vlieg instructie verzorgt, dient een CFI aan te stellen die verantwoordelijk is voor het toezicht op de vlieg instructeurs en instructeurs vluchtnabootsing alsmede voor de standaardisering van elke vlieg instructie en instructie in een vluchtnabootser. De CFI dient houder te zijn van het hoogste bewijs van bevoegdheid als beroepsvlieger en de daarmee samenhangende bevoegdverklaringen met betrekking tot de aangeboden vliegopleidingscursussen, en dient eveneens in het bezit te zijn van een certificaat van instructeur met instructiebevoegdheid voor minstens een van de aangeboden opleidingscursussen.
- c) *Chef theorie-instructeur (CTKI)*. De ATO die theoretische instructie geeft, dient een CTKI aan te stellen die verantwoordelijk is voor het toezicht op alle theorie-instructeurs en voor de standaardisering van de theoretische instructie. De CTKI dient ruime ervaring te hebben opgedaan als theorie-instructeur op alle gebieden die van belang zijn voor de door de ATO aangeboden opleiding.

ORA.ATO.225 Opleidingsprogramma

- a) Het opleidingsprogramma is onderverdeeld in een vlieg instructie en theoretische instructie, op weekbasis of gefaseerd, alsook in een lijst van standaardoefeningen en een syllabusoverzicht.
- b) De inhoud en volgorde van het opleidingsprogramma worden in het opleidingshandboek gespecificeerd.

ORA.ATO.230 Opleidings- en vluchthandboek

- a) In het opleidingshandboek worden voor elke opleidingsfase de normen, doelstellingen en opleidingsdoeleinden vermeld waaraan de cursisten dienen te voldoen, waarbij de volgende onderwerpen aan bod komen:

- opleidingsplan,
- informatieverstrekking en vlieg oefeningen,
- vliegopleiding in een FSTD, voor zover van toepassing,

▼ M1

— theoretische instructie.

- b) Het operationeel handboek bevat relevante informatie voor specifieke groepen van personeelsleden, zoals vlieginstructeurs, instructeurs vluchtnabootsing, theorie-instructeurs, vlucht- en onderhoudspersoneel, en bevat algemene en technische informatie, route-informatie en informatie over personeelsopleidingen.

*SECTIE III**Aanvullende eisen voor ATO's die specifieke opleidingstypen verzorgen***Hoofdstuk 1****Leren op afstand****ORA.ATO.300 Algemeen**

De ATO mag een erkenning krijgen om in de volgende gevallen modulaire cursusprogramma's te verzorgen via leren op afstand:

- a) modulaire cursussen theoretische instructie;
- b) aanvullende theoriecursussen voor een klasse- of typeaantekening, of
- c) erkende theoretische toelatingscursussen voor een eerste typeaantekening voor een meermotorige helikopter.

ORA.ATO.305 Klassikaal onderricht

- a) In alle leervakken van modulaire cursussen gebaseerd op leren op afstand dient een onderdeel klassikaal onderricht te worden opgenomen.
- b) De aan klassikaal onderricht bestede tijd mag niet minder bedragen dan 10 % van de totale cursusduur.
- c) Daartoe moeten de nodige klaslokalen beschikbaar zijn in de hoofdzetel van de ATO of op een geschikte locatie elders.

ORA.ATO.310 Instructeurs

Alle instructeurs moeten de eisen van het cursusprogramma voor leren op afstand goed kennen.

Hoofdstuk 2**Vlieguurloze opleiding****ORA.ATO.330 Algemeen**

- a) Een erkenning voor een vlieguurloze opleiding (ZFTT), als bedoeld in Deel-FCL, mag uitsluitend worden gegeven aan ATO's die ook het recht hebben commerciële vluchten uit te voeren of aan ATO's die specifieke regelingen hebben met commerciële luchtvervoersondernemingen.
- b) Een erkenning voor ZFTT mag uitsluitend worden toegekend indien de exploitant minstens negentig dagen operationele ervaring heeft met het desbetreffende luchtvaartuigtype.
- c) Indien de ZFTT wordt verzorgd door een ATO die een specifieke regeling heeft met een exploitant, is de eis van negentig dagen operationele ervaring niet van toepassing indien de instructeur voor een typebevoegdverklaring (TRI(A)) die is betrokken bij de extra starts en landingen, zoals voorgeschreven in Deel-ORO, operationele ervaring heeft opgedaan met het vliegtuigtype.

▼ M1**ORA.ATO.335 Volledige vluchtnabootser (FFS)**

- a) De voor ZFTT erkende FFS dient in bruikbare toestand te verkeren overeenkomstig de criteria inzake het beheersysteem van de ATO.
- b) Het voortbewegings- en visueel systeem van de FFS moeten volledig gebruiksklaar zijn overeenkomstig de geldende certificeringsspecificaties voor FSTD's als bedoeld in ORA.FSTD.205.

Hoofdstuk 3**Cursussen voor een meervliegervliegbewijs (MPL)****ORA.ATO.350 Algemeen**

De rechten om geïntegreerde opleidingscursussen voor MPL en cursussen voor MPL-instructeur te verzorgen mogen uitsluitend aan de ATO worden verleend indien die ook het recht heeft commerciële vluchten uit te voeren of een specifieke regeling heeft met een commerciële luchtvervoersonderneming.

Hoofdstuk 4**Opleiding voor testvliegen****ORA.ATO.355 Opleidingsorganisaties voor testvliegen**

- a) Indien de ATO een erkenning heeft gekregen om opleidingen voor testvliegen aan te bieden met het oog op de afgifte van een bevoegdverklaring voor testvliegen van categorie 1 of 2 overeenkomstig Deel-FCL, mogen haar rechten worden uitgebreid tot het verzorgen van opleidingen voor andere categorieën testvliegen en andere personeelscategorieën, mits:
 - 1) de desbetreffende eisen van Deel-21 worden nageleefd, en
 - 2) een specifieke regeling bestaat tussen de ATO en Deel-21-conforme organisatie die dit personeel in dienst neemt of van plan is dat te doen.
- b) De opleidingsregisters dienen de schriftelijke rapporten van de cursist te bevatten, zoals voorgeschreven door het opleidingsprogramma, waar nodig met inbegrip van de gegevensverwerking en analyse van de opgenomen parameters die van belang zijn voor het type testvlucht.

SUBDEEL FSTD***EISEN VOOR ORGANISATIES DIE VLUCHTNABOOTERS (FSTD'S) EXPLOITEREN EN DE KWALIFICATIE VAN FSTD'S******SECTIE I******Eisen voor organisaties die FSTD's exploiteren*****ORA.FSTD.100 Algemeen**

- a) De aanvrager van een FSTD-kwalificatiecertificaat dient de bevoegde autoriteit aan te tonen dat een beheersysteem werd opgezet overeenkomstig sectie II van ORA.GEN. Daardoor wordt gewaarborgd dat de aanvrager, rechtstreeks of door middel van contracten, in staat is de voor het FSTD-kwalificatieniveau voorgeschreven prestaties, functies en andere kenmerken in stand te houden en de installatie van de FSTD te controleren.
- b) Indien de aanvrager houder is van een kwalificatiecertificaat dat overeenkomstig dit deel werd afgegeven, moeten de FSTD-specificaties in detail worden uiteengezet:
 - 1) in de voorwaarden van het ATO-certificaat, of
 - 2) wat de houder van een bewijs luchtvaartexploitant (AOC) betreft, in het opleidingshandboek.

▼ M1**ORA.FSTD.105 Handhaving van de FSTD-kwalificatie**

- a) Teneinde de FSTD-kwalificatie te handhaven moet de houder van een FSTD-kwalificatiecertificaat de volledige reeks tests in de Master Qualification Test Guide (MQTG), samen met de functionele en subjectieve tests gespreid over een periode van twaalf maanden, uitvoeren.
- b) De resultaten dienen te worden gedateerd, als geanalyseerd gemarkeerd en geëvalueerd, en moeten worden bewaard overeenkomstig ORA.FSTD.240 teneinde aan te tonen dat de FSTD-normen in stand worden gehouden.
- c) Er dient een configuratiecontrolesysteem te worden opgezet ter waarborging van de voortdurende integriteit van de hardware en software van de gekwalificeerde FSTD.

ORA.FSTD.110 Wijzigingen

- a) De houder van een FSTD-kwalificatiecertificaat dient een systeem op te zetten en in stand te houden om elke ingrijpende wijziging in de door hem geëxploiteerde FSTD's te identificeren, te beoordelen en te integreren, meer in het bijzonder:
 - 1) wijzigingen in luchtvaartuigen die van essentieel belang zijn voor opleidings-, test- en bekwaamheidsdoeleinden, al dan niet verplicht gesteld door een luchtwaardigheidsinstructie, en
 - 2) elke wijziging van een FSTD, met inbegrip van voortbewegings- en visuele systemen, in zoverre die van essentieel belang is voor opleidings-, test- en bekwaamheidsdoeleinden, zoals in het geval van bijstellingen van gegevens.
- b) Wijzigingen in de FSTD-hardware en -software die gevolgen hebben voor de besturings- en prestatie-eigenschappen of voor de systeemwerking alsmede ingrijpende wijzigingen in het voortbewegings- of visueel systeem dienen te worden geëvalueerd om de gevolgen voor de oorspronkelijke kwalificatiecriteria vast te leggen. De organisatie dient wijzigingen voor te bereiden voor alle beïnvloede valideringsproeven. De organisatie dient de FSTD te toetsen aan de nieuwe criteria.
- c) De organisatie dient de bevoegde autoriteit op voorhand in kennis te stellen van alle ingrijpende wijzigingen om na te gaan of de uitgevoerde proeven tevredenstellend zijn. De bevoegde autoriteit dient te bepalen of het nodig is de FSTD aan een bijzondere evaluatie te onderwerpen alvorens die na de wijziging opnieuw voor opleiding beschikbaar te stellen.

ORA.FSTD.115 Installaties

- a) De houder van een FSTD-kwalificatiecertificaat dient ervoor te zorgen dat:
 - 1) de FSTD is opgesteld in een geëigende omgeving die een veilige en bedrijfszekere werking mogelijk maakt;
 - 2) alle inzittenden van de FSTD en het voltallige onderhoudspersoneel worden voorgelicht over de FSTD-veiligheid om te waarborgen dat zij zich bewust zijn van alle veiligheidsvoorzieningen en -procedures in de FSTD in noodgevallen, en
 - 3) de FSTD en bijbehorende installaties voldoen aan de plaatselijke veiligheids- en gezondheidsvoorschriften.
- b) De FSTD-veiligheidsvoorzieningen, zoals noodstops en noodverlichting, dienen minstens ieder jaar te worden nagezien en geregistreerd.

ORA.FSTD.120 Aanvullende uitrusting

Indien aanvullende uitrusting werd toegevoegd aan de FSTD, ook al is die niet vereist voor kwalificatie, dient die te worden beoordeeld door de bevoegde autoriteit om zeker te stellen dat de opleidingskwaliteit daardoor niet in het gedrang wordt gebracht.

▼ M1*SECTIE II***Kwalificatie-eisen voor FSTD's****ORA.FSTD.200 Aanvraag voor FSTD-kwalificatie**

- a) Een FSTD-kwalificatiecertificaat dient te worden aangevraagd in een vorm en op een wijze die door de bevoegde autoriteit is vastgesteld:
 - 1) in het geval van basisinstrumentopleidingstoestellen (BITD's), door de BITD-fabrikant;
 - 2) in alle andere gevallen door de organisatie die van plan is de FSTD te exploiteren.
- b) Aanvragers van een eerste kwalificatie dienen de bevoegde autoriteit in het bezit te stellen van documenten die aantonen hoe zij zullen voldoen aan de eisen van deze verordening. In deze documenten dient de procedure te worden opgenomen die werd vastgesteld om overeenstemming te bereiken met ORA.GEN.130 en ORA.FSTD.230.

ORA.FSTD.205 Certificeringsspecificaties voor FSTD's

- a) Het Agentschap dient overeenkomstig artikel 19 van Verordening (EG) nr. 216/2008 certificeringsspecificaties uit te vaardigen als standaard om aan te tonen dat FSTD's voldoen aan de essentiële vereisten van bijlage III bij Verordening (EG) nr. 216/2008.
- b) Deze certificeringsspecificaties moeten voldoende gedetailleerd en specifiek zijn, zodat de aanvragers weten onder welke voorwaarden kwalificaties worden afgegeven.

ORA.FSTD.210 Kwalificatiebasis

- a) De kwalificatiebasis voor de afgifte van een FSTD-kwalificatiecertificaat omvat:
 - 1) de door het Agentschap vastgelegde toepasselijke certificeringsspecificaties die gelden op de datum waarop de eerste kwalificatie wordt aangevraagd;

▼ M2

- 2) de valideringsgegevens van het luchtvaartuig, gedefinieerd door het verplichte deel van de gegevens betreffende operationele geschiktheid zoals goedgekeurd overeenkomstig Verordening (EU) nr. 748/2012, indien van toepassing, en

▼ M1

- 3) door de bevoegde autoriteit voorgeschreven speciale voorwaarden indien de desbetreffende certificeringsspecificaties geen gepaste of adequate normen voor de FSTD bevatten omdat de FSTD nieuwe of andere eigenschappen heeft dan die waarop de toepasselijke certificeringsspecificaties zijn gebaseerd.
- b) De kwalificatiebasis geldt voor toekomstige periodieke kwalificaties van de FSTD, tenzij die in een andere categorie wordt ondergebracht.

ORA.FSTD.225 Geldigheidsduur en blijvende geldigheid

- a) De kwalificatie voor de volledige vluchtnabootser (FFS), het vluchtopleidingsstelsel (FTD) of de vlucht- en navigatieprocedureopleidingstoestel (FNPT) blijft geldig voor zover:
 - 1) de FSTD en de exploiterende organisatie blijven voldoen aan de toepasselijke eisen;
 - 2) de bevoegde autoriteit toegang wordt verleend tot de organisatie als bepaald in ORA.GEN.140 om de blijvende naleving van de toepasselijke eisen van Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsvoorschriften daarvan vast te stellen, en
 - 3) er geen afstand wordt gedaan van het kwalificatiecertificaat of het kwalificatiecertificaat niet wordt ingetrokken.

▼ M1

- b) Het tijdvak van twaalf maanden als bedoeld in ARA.FSTD.120 b) 1) mag in de volgende gevallen worden verlengd tot hoogstens zesendertig maanden:
- 1) de FSTD heeft een eerste en minstens één periodieke evaluatie ondergaan waaruit bleek dat is voldaan aan de kwalificatiebasis;
 - 2) de houder van het FSTD-kwalificatiecertificaat heeft een bevredigende staat van dienst wat betreft geslaagde reglementaire FSTD-evaluaties over de vorige zesendertig maanden;
 - 3) de bevoegde autoriteit voert iedere twaalf maanden een formele audit uit op het systeem van nalevingscontrole van de organisatie, zoals gedefinieerd in ORA.GEN.200 a) 6), en
 - 4) een aangewezen persoon van de organisatie die over gepaste ervaring beschikt, controleert de periodieke hertoetsing van de Qualification Test Guide (QTG) en voert iedere twaalf maanden de desbetreffende functies en subjectieve tests uit en verstuurt een verslag over de resultaten naar de bevoegde autoriteit.
- c) Een BITD-kwalificatie blijft geldig mits de bevoegde autoriteit de naleving van de toepasselijke kwalificatiebasis periodiek controleert overeenkomstig ARA.FSTD.120.
- d) In geval van afstand of intrekking moet het FSTD-kwalificatiecertificaat worden ingeleverd bij de bevoegde autoriteit.

ORA.FSTD.230 Wijzigingen in de gekwalificeerde FSTD

- a) De houder van een FSTD-kwalificatiecertificaat dient de bevoegde autoriteit in kennis te stellen van voorgenomen wijzigingen in de FSTD, waaronder:
- 1) ingrijpende wijzigingen;
 - 2) verplaatsing van de FSTD, en
 - 3) deactivering van de FSTD.
- b) In geval van aanpassing van het FSTD-kwalificatieniveau dient de organisatie een evaluatie voor aanpassing te vragen aan de bevoegde autoriteit. De organisatie dient alle valideringsproeven voor het gevraagde kwalificatieniveau uit te voeren. Resultaten van vorige evaluaties mogen niet worden gebruikt om de FSTD-prestaties te valideren voor de huidige aanpassing.
- c) Indien een FSTD naar een andere locatie wordt overgebracht, dient de organisatie de bevoegde autoriteit in kennis te stellen voorafgaand aan de geplande verplaatsing, met inbegrip van een tijdschema van de desbetreffende gebeurtenissen.

Alvorens de FSTD opnieuw in bedrijf te stellen op de nieuwe locatie, dient de organisatie minstens één derde van de valideringsproeven uit te voeren, alsmede functies en subjectieve tests om te waarborgen dat de FSTD-prestaties voldoen aan de oorspronkelijke kwalificatienorm. Een kopie van de testdocumentatie wordt samen met de FSTD-gegevens bewaard voor toetsing door de bevoegde autoriteit.

De bevoegde autoriteit mag de FSTD na verplaatsing evalueren. De evaluatie wordt uitgevoerd in overeenstemming met de oorspronkelijke kwalificatiebasis van de FSTD.

- d) Indien een organisatie van plan is een FSTD gedurende een langere periode te deactiveren, dient de bevoegde autoriteit in kennis te worden gesteld en moeten geëigende controles worden uitgevoerd zolang de FSTD is gedeactiveerd.

De organisatie dient met de bevoegde autoriteit een regeling overeen te komen voor de deactivering, opslag en heractivering om ervoor te zorgen dat de FSTD overeenkomstig het oorspronkelijke kwalificatieniveau opnieuw kan worden geactiveerd.

▼ M1**ORA.FSTD.235 Overdraagbaarheid van een FSTD-kwalificatie**

- a) Bij een verandering van organisatie die een FSTD exploiteert, dient de nieuwe organisatie de bevoegde autoriteit op voorhand te informeren teneinde een regeling overeen te komen om de FSTD over te dragen.
- b) De bevoegde autoriteit mag een evaluatie uitvoeren in overeenstemming met de oorspronkelijke kwalificatiebasis van de FSTD.
- c) Indien de FSTD niet langer voldoet aan de eerste kwalificatiebasis, dient de organisatie een nieuw FSTD-kwalificatiecertificaat aan te vragen.

ORA.FSTD.240 Gegevensbeheer

De houder van een FSTD-kwalificatiecertificaat dient een administratie bij te houden van:

- a) alle documenten waarin de eerste kwalificatiebasis en het kwalificatieniveau van de FSTD worden beschreven en aangetoond tijdens de levensduur van de FSTD, en
- b) periodieke documenten en verslagen met betrekking tot elke FSTD en de activiteiten inzake nalevingscontrole gedurende een periode van minstens vijf jaar.

SUBDEEL AeMC***LUCHTVAARTGENEESKUNDIGE CENTRA******SECTIE I******Algemeen*****ORA.AeMC.105 Toepassingsgebied**

Dit subdeel bevat aanvullende eisen waaraan een organisatie moet voldoen om zich te kwalificeren voor de afgifte of verlenging van een erkenning als luchtvaartgeneeskundig centrum (AeMC) om medische verklaringen af te geven, waaronder eerste medische verklaringen van klasse 1.

ORA.AeMC.115 Aanvraag

Aanvragers van een AeMC-certificaat dienen:

- a) te voldoen aan MED.D.005, en
- b) in aanvulling op de in ORA.GEN.115 voorgeschreven documenten voor de erkenning van een organisatie, bijzonderheden te verstrekken over de klinische referentiestukken of contacten te onderhouden met aangewezen ziekenhuizen of medische instellingen met het oog op gespecialiseerde medische onderzoeken.

ORA.AeMC.135 Blijvende geldigheid

Het AeMC-certificaat wordt afgegeven voor onbepaalde tijd. Het certificaat blijft geldig mits de houder en de luchtvaartgeneeskundige keuringsartsen van de organisatie:

- a) voldoen aan MED.D.030, en
- b) ervoor zorgen dat hun kennis en ervaring op peil blijft door ieder jaar een passend aantal medische keuringen van klasse 1 uit te voeren.

SECTIE II***Management*****ORA.AeMC.200 Managementsysteem**

Het AeMC dient een managementsysteem op te zetten en in stand te houden. Dit systeem moet naast de in ORA.GEN.200 vermelde onderdelen ook processen bevatten:

- a) voor medische certificering met naleving van Deel-MED, en

▼ M1

- b) om het medisch beroepsgeheim te allen tijde in acht te nemen.

ORA.AeMC.210 Personeelseisen

- a) Het AeMC dient:

- 1) een luchtvaartmedische keuringsarts (AME) aan te wijzen als hoofd van het AeMC, met de bevoegdheid om medische verklaringen van klasse 1 af te geven en voldoende ervaring in de luchtvaartgeneeskunde om zijn taken uit te voeren, en
- 2) voldoende volledig gekwalificeerde AME's in dienst te hebben alsmede ander ondersteunend personeel en deskundigen.

- b) Het hoofd van het AeMC is verantwoordelijk voor de coördinatie van de beoordeling van onderzoeksresultaten en de ondertekening van de verslagen, certificaten en eerste afgifte van medische verklaringen klasse 1.

ORA.AeMC.215 Eisen inzake faciliteiten

Het AeMC dient te zijn uitgerust met geneeskundig-technische voorzieningen die zijn afgestemd op de uitvoering van de luchtvaartmedische keuringen teneinde de bevoegdheden uit te oefenen die vallen binnen de reikwijdte van de erkenning.

ORA.AeMC.220 Gegevensbeheer

In aanvulling op de bij ORA.GEN.220 vereiste gegevens dient het AeMC:

- a) gegevens bij te houden met bijzonderheden over uitgevoerde medische keuringen en beoordelingen met het oog op de afgifte, verlenging of hernieuwde afgifte van medische verklaringen en de daarmee samenhangende resultaten, gedurende een minimumperiode van tien jaar vanaf de laatste keuringsdatum, en
- b) alle medische dossiers zodanig bij te houden dat het medisch beroepsgeheim te allen tijde in acht wordt genomen.