

II

(Niet-wetgevingshandelingen)

VERORDENINGEN

UITVOERINGSVERORDENING (EU) 2018/1974 VAN DE COMMISSIE

van 14 december 2018

houdende wijziging van Verordening (EU) nr. 1178/2011 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures met betrekking tot de bemanning van burgerluchtvaartuigen, overeenkomstig Verordening (EU) 2018/1139 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 (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad van 4 juli 2018 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 2111/2005, (EG) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 en Richtlijnen 2014/30/EU en 2014/53/EU van het Europees Parlement en de Raad, en houdende intrekking van Verordeningen (EG) nr. 552/2004 en (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad ⁽¹⁾, en met name artikel 23,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) In Verordening (EU) nr. 1178/2011 van de Commissie ⁽²⁾ zijn technische eisen vastgesteld voor de certificering van vluchtnabootsers, de certificering van piloten die betrokken zijn bij de exploitatie van bepaalde luchtvaartuigen, en de certificering van personen en organisaties die betrokken zijn bij de opleiding van piloten, en het beoordelen van hun vaardigheid en bekwaamheid.
- (2) Sinds het voorbije decennium is vastgesteld dat upset en controleverlies tot de belangrijkste risicofactoren voor dodelijke ongevallen in de commerciële luchtvaart behoren; de preventie ervan is dan ook een strategische prioriteit geworden in Europa ⁽³⁾ en op mondiaal niveau. Er zijn onder meer nieuwe opleidingseisen opgesteld om piloten beter voor te bereiden op ongunstige omstandigheden als upset en controleverlies.
- (3) Bij Verordening (EU) 2015/445 van de Commissie ⁽⁴⁾ zijn de bestaande opleidingseisen voor commerciële piloten geactualiseerd en is een opleiding voor het voorkomen en herstellen van upsetsituaties (Upset Prevention and Recovery Training, UPRT) als verplicht onderdeel opgenomen in de theoretische pilotenopleiding. Om de bekwaamheden van piloten op het gebied van het voorkomen en herstellen van upsets die tot controleverlies en uiteindelijk tot dodelijke ongevallen kunnen leiden, te verbeteren, zijn meer gedetailleerde opleidingsonderdelen en -doelstellingen nodig.
- (4) UPRT moet worden geïntegreerd in verschillende stadia van de loopbaan van een beroepspiloot en moet worden vermeld in de rechten op zijn bewijs van bevoegdheid als piloot. De bekwaamheden van beroepspiloten op het gebied van het voorkomen en herstellen van upsets moeten goed worden ontwikkeld en bijgehouden. UPRT moet

⁽¹⁾ PB L 212 van 22.8.2018, blz. 1.

⁽²⁾ 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 (PB L 311 van 25.11.2011, blz. 1).

⁽³⁾ Europees plan voor de veiligheid van de luchtvaart 2018-2022, punt 5.3.1, blz. 33.

⁽⁴⁾ Verordening (EU) 2015/445 van de Commissie van 17 maart 2015 tot wijziging van Verordening (EU) nr. 1178/2011 voor wat technische eisen en administratieve procedures met betrekking tot de bemanning van burgerluchtvaartuigen betreft (PB L 74 van 18.3.2015, blz. 1).

een verplicht onderdeel worden van de MPL-opleiding (Multi-crew Pilot Licence), de geïntegreerde ATP(A)-opleiding (Airline Transport Pilot for Aeroplanes) en de CPL(A)-opleiding (Commercial Pilot Licence for Aeroplanes), alsook van klasse- en typebevoegdverklaringen voor éénpilootgecertificeerde vleugelvliegtuigen in meerpilootoperaties, éénpilootgecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen zonder en met groot prestatievermogen en meerpilootgecertificeerde vleugelvliegtuigen. Om piloten de gelegenheid te geven geavanceerde vaardigheden op het gebied van het voorkomen en herstellen van upsets te ontwikkelen, moeten vliegopleidingen met een vleugelvliegtuig worden opgenomen in de relevante opleiding.

- (5) Naar aanleiding van de nieuwe cursus over de ontwikkeling van geavanceerde pilootvaardigheden voor het voorkomen en herstellen van upsets moeten de eisen voor instructeurcertificaten worden herzien, teneinde te garanderen dat de personen die deze cursus geven, passend gekwalificeerd zijn.
- (6) Deze verordening is een weergave van de bepalingen die de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) in 2014 heeft vastgesteld op het gebied van UPRT voor meerpilootvergunningen en typebevoegdverklaringen voor meerpilootgecertificeerde vleugelvliegtuigen via de wijziging van bijlage 1 (bewijzen van bevoegdheid) van het Verdrag van Chicago.
- (7) Het is in het belang van de veiligheid van de luchtvaart dat de nieuwe UPRT-elementen zo snel mogelijk ten uitvoer worden gelegd. Voor opleidingen die van start zijn gegaan vóór deze UPRT-gerelateerde wijzigingen van de eisen voor pilotenopleidingen van kracht worden, moeten overgangsbepalingen worden getroffen zodat deze opleidingen zonder verdere aanpassingen kunnen worden voltooid. In deze context moet rekening worden gehouden met het feit dat piloten die voor commerciële luchtvaartmaatschappijen vliegen overeenkomstig Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie ⁽¹⁾, regelmatig opleidingen van hun luchtvaartmaatschappij moeten volgen, waarin deze UPRT-elementen reeds zijn opgenomen. Bovendien moet een overgangperiode worden toegekend aan organisaties die pilotenopleidingen verstrekken, zodat zij hun opleidingsprogramma's kunnen aanpassen aan de nieuwe UPRT-eisen. Aan het einde van die overgangperiode moeten alle relevante opleidingen worden verstrekt overeenkomstig de nieuwe UPRT-eisen.
- (8) De onderhandelingen tussen de Unie en bepaalde derde landen zijn nog steeds aan de gang, onder meer over de omzetting van bewijzen van bevoegdheid als piloot en de bijbehorende medische certificaten. Om te garanderen dat de lidstaten bewijzen van bevoegdheid en medische certificaten uit derde landen tijdens deze onderhandelingen kunnen blijven erkennen, moet de periode tijdens dewelke lidstaten kunnen beslissen de bepalingen van Verordening (EU) nr. 1178/2011 op hun grondgebied niet toe te passen op piloten die houder zijn van een bewijs van bevoegdheid en bijbehorend medisch certificaat die zijn afgegeven door een derde land dat betrokken is bij de niet-commerciële exploitatie van bepaalde luchtvaartuigen, worden verlengd.
- (9) Het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart heeft een ontwerp van uitvoeringsvoorschriften bij de Europese Commissie ingediend, samen met Advies nr. 6/2017.
- (10) De maatregelen van deze verordening zijn in overeenstemming met het advies van het bij artikel 127 van Verordening (EU) 2018/1139 opgerichte comité,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Verordening (EU) nr. 1178/2011 wordt als volgt gewijzigd:

- 1) Na artikel 4 bis wordt het volgende artikel 4 ter toegevoegd:

„Artikel 4 ter

Opleiding in het voorkomen en herstellen van upsets

1. Opleidingen in het voorkomen en herstellen van upsets moeten verplicht deel uitmaken van de MPL-opleiding (Multi-crew Pilot Licence), de geïntegreerde ATP(A)-opleiding (Airline Transport Pilot for Aeroplanes), een CPL(A)-opleiding (Commercial Pilot Licence for Aeroplanes) en van cursussen voor een klasse- of typebevoegdverklaring voor:

- a) éénpilootgecertificeerde vleugelvliegtuigen in meerpilootoperaties;
- b) éénpilootgecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen zonder groot prestatievermogen;
- c) éénpilootgecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen, of
- d) meerpilootgecertificeerde vleugelvliegtuigen;

overeenkomstig bijlage I (Deel-FCL).

⁽¹⁾ Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie van 5 oktober 2012 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchtuitvoering, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 296 van 25.10.2012, blz. 1).

2. Voor de in lid 1 bedoelde opleidingen die vóór 20 december 2019 van start gaan bij een erkende opleidingsorganisatie (ATO), is opleiding in het voorkomen en herstellen van upsets niet verplicht op voorwaarde dat:

- a) de CPL(A)-, ATP(A)- of MPL-opleiding voor het overige overeenkomstig bijlage I (Deel-FCL) wordt voltooid en de vaardigheidstest overeenkomstig punt FCL.320 (CPL), FCL.620 (IR) of FCL.415.A (MPL) van bijlage I (Deel-FCL) wordt voltooid tegen uiterlijk 20 december 2021, of
- b) de klasse- of typebevoegdverklaring voor de vleugelvliegtuigen voor het overige overeenkomstig bijlage I (Deel-FCL) wordt voltooid en de vaardigheidstest overeenkomstig de tweede alinea van punt c) van FCL.725 van bijlage I (Deel-FCL) bij deze verordening wordt voltooid tegen uiterlijk 20 december 2021.

Met het oog op lid 1 mag de bevoegde autoriteit op basis van een eigen beoordeling en ingevolge een aanbeveling van een ATO vóór 20 december 2019 vrijstelling van opleidingen in het voorkomen en herstellen van upsets verlenen uit hoofde van nationale opleidingseisen.”.

2) Lid 4 van artikel 12 wordt vervangen door:

„4. In afwijking van lid 1 mogen de lidstaten besluiten de bepalingen van deze verordening tot en met 20 juni 2020 niet toe te passen op piloten die houder zijn van een bewijs van bevoegdheid en bijbehorend medisch certificaat afgegeven door een derde land dat betrokken is bij de niet-commerciële exploitatie van de in artikel 2, lid 1, onder b), i) of ii), van Verordening (EU) 2018/1139 vermelde luchtvaartuigen. De lidstaten maken die besluiten openbaar.”.

3) Lid 8 van artikel 12 wordt vervangen door:

„8. Bij wijze van uitzondering op lid 1 zijn punt FCL.315.A, de tweede zin van het bepaalde onder a) van punt FCL.410.A en het bepaalde onder c) van punt FCL.725.A van bijlage I (Deel-FCL) van toepassing met ingang van 20 december 2019.”.

4) Bijlage I bij Verordening (EU) nr. 1178/2011 wordt gewijzigd overeenkomstig de bijlage bij deze verordening.

Artikel 2

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

Niettemin geldt het volgende:

- a) artikel 1, lid 1, is van toepassing met ingang van 20 december 2019;
- b) artikel 1, lid 4, is van toepassing met ingang van 20 december 2019;
- c) onverminderd het bepaalde onder b) hierboven, zijn de punten 2, 4, 5 en 12 van de bijlage bij deze verordening van toepassing met ingang van 31 januari 2022.

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

Gedaan te Brussel, 14 december 2018.

Voor de Commissie
Violeta BULC
Lid van de Commissie

BIJLAGE

Bijlage I bij Verordening (EU) nr. 1178/2011 (Deel-FCL) wordt als volgt gewijzigd:

- 1) Punt FCL.010 wordt als volgt gewijzigd:
 - a) de inleidende zin wordt vervangen door:

„Voor de toepassing van deze bijlage (deel-FCL) wordt verstaan onder:”;
 - b) vóór de definitie van „Stuntvliegen” wordt de volgende definitie van „Toegankelijk” ingevoegd:

„Toegankelijk”: een toestel kan worden gebruikt door:

 - de erkende opleidingsorganisatie (ATO) onder wiens goedkeuring een opleidingscursus voor een klasse- of typebevoegdverklaring wordt verstrekt; of
 - de examiner die de beoordeling van vakbekwaamheid, vaardigheidstest of bekwaamheidsproef verricht om te beoordelen, testen of beproeven.”;
 - c) de definitie van „Stuntvliegen” wordt vervangen door:

„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, certificaten of bevoegdverklaringen behalve voor de bevoegdverklaring stuntvliegen.”;
 - d) Na de definitie van „Vleugelvliegtuig dat met een tweede bestuurder moet worden bediend” wordt de volgende nieuwe definitie van „Opleiding voor het voorkomen en herstellen van upsets van vleugelvliegtuigen” ingevoegd:

„Opleiding voor het voorkomen en herstellen van upsets van vleugelvliegtuigen (UPRT)”: een opleiding die bestaat uit:

 - opleiding in het voorkomen van upsets van vleugelvliegtuigen: een combinatie van theoretische kennis en vliegopleiding die tot doel heeft de cockpitbemanning de nodige bekwaamheden aan te leren om upsets van vleugelvliegtuigen te voorkomen; en
 - opleiding in het herstellen van upsets van vleugelvliegtuigen: een combinatie van theoretische kennis en vliegopleiding die tot doel heeft de cockpitbemanning de nodige bekwaamheden aan te leren om upsets van vleugelvliegtuigen te herstellen.”;
 - e) Na de definitie van „Luchtschip” wordt de volgende nieuwe definitie van „Beschikbare FSTD” ingevoegd:

„Beschikbare FSTD”: een vluchtnabootser (FSTD) die vrij is voor gebruik door de FSTD-operator of de klant, ongeacht tijdsoverwegingen.”.
- 2) Punt FCL.310 wordt vervangen door:

„FCL.310 CPL — Theorie-examens

Een kandidaat voor een CPL moet blijk geven van een niveau van kennis dat passend is voor de toegekende bevoegdheden met betrekking tot de volgende onderwerpen:

- a) luchtvaartwetgeving;
- b) algemene kennis van het luchtvaartuig — vliegtuigconstructie/systemen/voortstuwingsinrichting;
- c) algemene kennis van het luchtvaartuig — instrumenten;
- d) massa en zwaartepunt;
- e) prestaties;
- f) vluchtplanning en vluchtvoortgangscontrole;
- g) menselijke prestaties;
- h) meteorologie;
- i) algemene navigatie;
- j) radionavigatie;
- k) operationele procedures;

- l) vluchtbeginselen; en
- m) communicatie.”.

3) Punt FCL.410.A wordt vervangen door:

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

a) Cursus

Kandidaat voor een MPL moeten een opleidingscursus voor theoriekennis en vlieg instructie hebben gevolgd bij een ATO in overeenstemming met aanhangsel 5 bij deze bijlage (Deel-FCL).

b) Examen

Kandidaten voor een MPL moeten aantonen dat zij beschikken over een niveau van theoretische kennis dat passend is voor houders van een ATPL(A), in overeenstemming met FCL.515, en voor een meerpiloot-typebevoegdverklaring.”.

4) Punt FCL.515 wordt vervangen door:

„FCL.515 ATPL — Opleidingscursus en theorie-examens

a) Cursus

Een kandidaat voor een ATPL moet een opleidingscursus hebben gevolgd bij een ATO. De cursus moet ofwel een geïntegreerde opleidingscursus of een modulaire cursus zijn, in overeenstemming met aanhangsel 3 bij deze bijlage (Deel-FCL).

b) Examen

Kandidaten voor een ATPL moeten blijk geven van een niveau van kennis dat passend is voor de toegekende bevoegdheden met betrekking tot de volgende onderwerpen:

- (1) luchtvaartwetgeving;
- (2) algemene kennis van het luchtvaartuig — vliegtuigconstructie/systemen/voortstuwingsinrichting;
- (3) algemene kennis van het luchtvaartuig — instrumenten;
- (4) massa en zwaartepunt;
- (5) prestaties;
- (6) vluchtplanning en vluchtvoortgangscontrole;
- (7) menselijke prestaties;
- (8) meteorologie;
- (9) algemene navigatie;
- (10) radionavigatie;
- (11) operationele procedures;
- (12) vluchtbeginselen; en
- (13) communicatie.”.

5) Punt FCL.615 wordt vervangen door:

„FCL.615 IR — Theoriekennis en vlieg instructie

a) Cursus

Kandidaten voor een IR moeten een theorieopleiding en vlieg instructie bij een ATO hebben voltooid. Deze cursus moet:

- (1) een geïntegreerde opleidingscursus zijn met inbegrip van opleiding voor de IR in overeenstemming met aanhangsel 3 bij deze bijlage (Deel-FCL); of
- (2) een modulaire cursus zijn in overeenstemming met aanhangsel 6 bij deze bijlage (Deel-FCL).

b) Examen

Kandidaten moeten blijk geven van een niveau van theoriekennis dat passend is voor de toegekende bevoegdheden met betrekking tot de volgende onderwerpen:

- (1) luchtvaartwetgeving;
- (2) algemene kennis van het luchtvaartuig — instrumenten;

- (3) vluchtplanning en vluchtvoortgangscontrole;
 - (4) menselijke prestaties;
 - (5) meteorologie;
 - (6) radionavigatie; en
 - (7) communicatie.”.
- 6) Punt FCL.725, onder d), wordt vervangen door:
- „d) Een kandidaat die al houder is van een typebevoegdverklaring voor een luchtvaartuigtype en die bevoegd is voor vluchtuitvoeringen met één of meerdere piloten, worden geacht reeds te hebben voldaan aan de theoretische eisen wanneer hij een aanvraag indient om de bevoegdheden voor de andere vorm van vluchtuitvoering op hetzelfde luchtvaartuigtype toe te voegen aan hun bevoegdheden. Een dergelijke kandidaat moet voor de andere vluchtuitvoeringen een aanvullende vliegopleiding voltooien bij een ATO of een AOC-houder die door de bevoegde autoriteit specifiek is gemachtigd om dergelijke opleidingen te verstrekken. De vluchtuitvoering moet op het bevoegdheidsbewijs worden ingeschreven.”.
- 7) Punt FCL.720.A wordt vervangen door:

„FCL.720.A Ervaringseisen- en voorwaarden voor de afgifte van een klasse- of typebevoegdverklaring — Vleugelvliegtuigen

Tenzij anders bepaald in de gegevens voor operationele geschiktheid vastgesteld in overeenstemming met bijlage I (Deel-21) bij Verordening (EU) nr. 748/2012, moeten kandidaten voor een klasse- of typebevoegdverklaring voldoen aan de volgende ervaringseisen en voorwaarden voor de afgifte van de relevante bevoegdverklaring:

a) Eénpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen

Kandidaten voor de afgifte van een eerste klasse- of typebevoegdverklaring voor een éénpiloot-gecertificeerd vleugelvliegtuig die het recht willen verkrijgen om vluchtuitvoeringen met meerdere piloten uit te voeren met het vleugelvliegtuig, moeten voldoen aan de eisen van punt b), onder 4) en 5).

Voorts geldt voor:

(1) Eénpiloot-gecertificeerde meermotorige vleugelvliegtuigen

Kandidaten voor een eerste klasse- of typebevoegdverklaring op een éénpiloot-gecertificeerd meermotorig vleugelvliegtuig moeten ten minste 70 uur hebben gevlogen als PIC in vleugelvliegtuigen.

(2) Eénpiloot-gecertificeerde niet-complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen

Vóór aanvang van de vliegopleiding moeten kandidaten voor een eerste klasse- of typebevoegdverklaring voor een éénpiloot-gecertificeerd vleugelvliegtuig dat is geclassificeerd als vleugelvliegtuig met groot prestatievermogen:

i) in totaal ten minste 200 uur vliegervaring hebben, waarvan 70 uur als PIC in vleugelvliegtuigen; en

ii) voldoen aan een van de volgende eisen:

A) houder zijn van een certificaat waaruit blijkt dat zij met succes een cursus voor extra theoretische kennis bij een ATO hebben voltooid; of

B) geslaagd zijn voor de theorie-examens voor ATPL(A) in overeenstemming met deze bijlage (Deel-FCL); of

C) naast een overeenkomstig deze bijlage (Deel-FCL) afgegeven bevoegdheidsbewijs houder zijn van een ATPL(A) of CPL(A)/IR met vrijstelling voor theoretische kennis voor ATPL(A), uitgereikt in overeenstemming met bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago.

(3) Eénpiloot-gecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen.

Kandidaten voor de afgifte van een typebevoegdverklaring voor een complex éénpiloot-gecertificeerd vleugelvliegtuig dat is geclassificeerd als een vleugelvliegtuig met groot prestatievermogen moeten, naast de eisen in punt 2), ook houder zijn of geweest zijn van een éénmotorige of meermotorige IR(A), al naargelang van toepassing en zoals bepaald in subdeel G, en moeten voldoen aan de eisen van punt b), onder 5).

b) Meerpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen

Kandidaten voor de eerste typebevoegdverklaringsopleiding voor een meerpiloot-gecertificeerd vleugelvliegtuig moeten leerling-piloten zijn die op dat moment een MPL-opleidingscursus volgen of voldoen aan de volgende eisen:

(1) ten minste 70 uur vliegervaring hebben als PIC in vleugelvliegtuigen;

(2) houder zijn of zijn geweest van een bevoegdverklaring voor meermotorige IR(A);

- (3) geslaagd zijn voor de theorie-examens voor ATPL(A) in overeenstemming met deze bijlage (Deel-FCL);
 - (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 vlieger-
varing hebben als piloot in meerpiloot-gecertificeerde helikopters; of
 - iii) ten minste 500 uur vliegervaring hebben als piloot in meerpiloot-gecertificeerde helikopters; of
 - iv) ten minste 500 uur vliegervaring hebben als piloot tijdens meerpiloot-vluchtuitvoeringen met
éénpiloot-gecertificeerde meermotorige vleugelvliegtuigen, in commercieel luchtvervoer in overeen-
stemming met de toepasselijke eisen inzake vluchtuitvoeringen; en
 - (5) de in FCL.745.A gespecificeerde opleiding hebben voltooid.
- c) Onverminderd punt b) mag een lidstaat een typebevoegdverklaring afgeven met beperkte bevoegdheden voor meerpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen die de houders het recht verleent op te treden als tweede piloot voor aflossing tijdens de kruisvlucht boven vluchtniveau 200, voor zover twee andere bemanningsleden over een typebevoegdverklaring overeenkomstig punt b) beschikken.
- d) Indien bepaald in de OSD, 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 aangegeven in het logboek van de piloot of in een gelijkwaardig document en ondertekend door de instructeur. De beperking wordt opgeheven wanneer de piloten aantonen dat de in de OSD vereiste vliegers onder toezicht zijn voltooid.”.
- 8) Punt FCL.725.A wordt vervangen door:

„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 bijlage I (Deel-21) bij Verordening (EU) nr. 748/2012:

- a) voor éénpiloot-gecertificeerde meermotorige vleugelvliegtuigen:
- (1) moet de theorieopleiding voor een klassebevoegdverklaring voor éénpiloot-gecertificeerde meermotorige vleugelvliegtuigen ten minste 7 uur onderricht bevatten over vluchtuitvoeringen met meermotorige vleugel-
vliegtuigen; en
 - (2) moet de cursus vliegopleiding voor een klasse- of typebevoegdverklaring voor éénpiloot-gecertificeerde meermotorige vleugelvliegtuigen ten minste 2 uur en 30 minuten dubbelbesturingsonderricht onder normale omstandigheden met meermotorige vleugelvliegtuigen bevatten, en niet minder dan 3 uur en 30 minuten dubbelbesturingsonderricht met procedures bij motorstoringen en asymmetrische vliegtechnieken.
- b) voor éénpiloot-gecertificeerde watervliegtuigen (zee):
- (1) moet de opleidingscursus voor de bevoegdverklaring voor éénpiloot-gecertificeerde watervliegtuigen (zee) theoriekennis en vlieg instructie bevatten; en
 - (2) moet de vliegopleiding voor een klasse- of typebevoegdverklaring voor éénpiloot-gecertificeerde watervlieg-
tuigen (zee) ten minste 8 uur dubbelbesturingsonderricht bevatten als de kandidaten houder zijn van de
landversie van de relevante klasse- of typebevoegdverklaring, of 10 uur als de kandidaten geen houder zijn
van dergelijke bevoegdverklaring; en
- c) voor éénpilootgecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen zonder grote prestatievermogen, éénpilootgecertifi-
ceerde complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen en meerpilootgecertificeerde vleugelvliegtuigen
moeten de opleidingen theoretische kennis over UPRT en vliegonderricht met betrekking tot de specifieke
kenmerken van de relevante klasse of het relevante type omvatten.”.
- 9) het volgende nieuwe punt FCL.745.A wordt toegevoegd:

„FCL.745.A Geavanceerde UPRT-opleiding — vleugelvliegtuigen

- a) De geavanceerde UPRT-opleiding moet worden voltooid bij een ATO en moet minstens het volgende omvatten:
- (1) 5 uur onderricht in theoretische kennis;
 - (2) briefings vóór en na de vlucht; en
 - (3) 3 uur dubbelbesturingsonderricht met een vlieg instructeur voor vleugelvliegtuigen FI(A) die gekwalificeerd
is overeenkomstig punt FCL.915, onder e), bestaande uit geavanceerde UPRT in een vleugelvliegtuig dat
gekwalificeerd is voor de opleidingstaken.

b) Na voltooiing van de UPRT-opleiding krijgen de kandidaten een certificaat van de ATO.”.

10) Punt b), onder 1), van FCL.900 wordt vervangen door:

„1. De bevoegde autoriteit mag een specifiek certificaat voor het verstrekken van vliegonderricht afgeven wanneer de naleving van de eisen van dit subdeel niet mogelijk is door de introductie van:

- i) nieuwe luchtvaartuigen in de lidstaat of in de vloot van de exploitant; of
- ii) nieuwe opleidingen in deze bijlage (Deel-FCL).

Een dergelijk certificaat geldt alleen voor de opleidingsvluchten die nodig zijn voor de introductie van het nieuwe type luchtvaartuig; het mag in geen geval langer dan één jaar geldig zijn.”.

11) Punt FCL.915 wordt als volgt gewijzigd:

„FCL.915 Algemene toelatingseisen en vereisten voor instructeurs

a) Algemeen

Kandidaten voor een instructeurscertificaat moeten ten minste 18 jaar oud zijn.

b) Extra eisen voor instructeurs die vliegonderricht geven in luchtvaartuigen.

Kandidaten voor of houders van een instructeurcertificaat met bevoegdheden om vliegonderricht te geven in luchtvaartuigen moeten:

- (1) voor opleidingen voor bevoegdheidsbewijzen minstens houder zijn van het bevoegdheidsbewijs of, in het geval van punt FCL.900, onder c), van het gelijkwaardig bevoegdheidsbewijs, waarvoor vliegonderricht wordt gegeven;
- (2) voor opleidingen voor bevoegdverklaringen, houder zijn van de relevante bevoegdverklaring of, in het geval van punt FCL.900, onder c), van de gelijkwaardige bevoegdverklaring, waarvoor vliegonderricht wordt gegeven;
- (3) behalve in het geval van instructeurs voor testvluchten (FTI):
 - i) ten minste 15 uren hebben gevlogen als piloot van de klasse of het type luchtvaartuig waarmee de vliegopleiding zal worden gegeven, waarvan maximaal 7 uur in een FSTD die representatief is voor de klasse of het type luchtvaartuig, indien van toepassing; of
 - ii) geslaagd zijn voor een vakbekwaamheidsbeoordeling voor de relevante categorie van instructeur op die klasse of dat type luchtvaartuig; en
- (4) bevoegd zijn om op te treden als PIC in het luchtvaartuig tijdens dergelijk vliegonderricht.

c) Vrijstelling ten behoeve van verdere bevoegdverklaringen en verlenging

- (1) Kandidaten voor verdere instructeurcertificaten kunnen worden vrijgesteld van de onderrichtstechnieken die reeds werden aangetoond voor het instructeurcertificaat waarvan ze houder zijn.
- (2) Gevlogen uren als examiner tijdens vaardigheidstests of bekwaamheidsproeven mogen volledig worden meegerekend voor de verlenging van alle instructeurcertificaten waarvan de kandidaat reeds houder is.

d) Met het oog op vrijstellingen voor de verlenging van andere types wordt rekening gehouden met de relevante elementen die gedefinieerd zijn in de gegevens voor operationele geschiktheid (OSD) die zijn vastgelegd in overeenstemming met bijlage I (Deel-21) bij Verordening (EU) nr. 748/2012.

e) Aanvullende eisen voor het geven van onderricht in een opleiding overeenkomstig FCL.45.A:

- (1) Naast het bepaalde onder b) moeten houders van een instructeurscertificaat, alvorens als instructeur op te treden in het kader van een opleiding overeenkomstig FCL.745.A:
 - i) minstens 500 uur gevlogen hebben als piloot van vleugelvliegtuigen, waarvan ten minste 200 uur vliegopleiding;
 - ii) na te hebben voldaan aan de ervaringsvereisten van punt e), onder 1), punt i), een UPRT-instructeursopleiding hebben voltooid bij een ATO, gedurende dewelke de bekwaamheid van de kandidaten permanent werd beoordeeld; en
 - iii) na voltooiing van de opleiding, een certificaat hebben gekregen van de ATO; het opleidingshoofd van de ATO moet de in punt e), onder 1), vermelden rechten in het logboek van de kandidaten vermelden.

- (2) De in punt e), onder 1), vermelde rechten mogen alleen worden uitgeoefend als de instructeurs in het voorbije jaar een opfriscursus hebben gevolgd bij een ATO, gedurende dewelke de vaardigheden die vereist zijn om onderricht te geven in het kader van een opleiding overeenkomstig punt FCL.745.A tot tevredenheid van het opleidingshoofd zijn beoordeeld.
- (3) Instructeurs die houder zijn van de in punt e), onder 1), vermelde rechten mogen als instructeur optreden in het kader van een in punt e), onder 1), punt ii), bedoelde cursus als zij:
- 25 uur vliegonderricht hebben gegeven in het kader van opleidingen overeenkomstig FCL.745.A;
 - een bekwaamheidsproef voor het verkrijgen van dit recht hebben afgelegd; en
 - voldoen aan de eisen van punt e), onder 2), met betrekking tot recente opleidingen.
- (4) Deze rechten worden ingeschreven in het logboek van de instructeurs en ondertekend door de examinerator.”.
- 12) Aanhangsel 1 wordt vervangen door:

„Aanhangsel 1

Vrijstelling van theoriekennis

VRIJSTELLING VAN THEORIEKENNIS IN DEZELFDE OF EEN ANDERE CATEGORIE VAN LUCHTVAARTUIGEN — OVERBRUGGINGSONDERRICHT EN EXAMENEISEN

1. LAPL, PPL, BPL en SPL

- 1.1. Voor de afgifte van een LAPL worden houders van een LAPL in een andere categorie van luchtvaartuigen volledig vrijgesteld voor de theoriekennis van de algemene onderwerpen vastgelegd in FCL.120, onder a).
- 1.2. Onverminderd punt 1.1 moeten houders 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:
- vluchtbeginselen;
 - operationele procedures;
 - vluchtprestaties en -planning;
 - algemene kennis van het luchtvaartuig; en
 - navigatie.
- 1.3. Voor de afgifte van een PPL, BPL of SPL worden houders van een LAPL in dezelfde categorie van luchtvaartuigen volledig vrijgesteld van het theorieonderricht en de exameneisen.
- 1.4. Onverminderd punt 1.2 moeten houders van een LAPL(S) met TMG-uitbreiding, met het oog op de afgifte van een LAPL(A), aantonen dat zij over een passend niveau van theoretische kennis beschikken voor de klasse SEP (land), overeenkomstig FCL.135.A, onder a), punt 2).

2. CPL

- 2.1. Kandidaten voor een CPL die houder zijn van een CPL in een andere categorie luchtvaartuigen moeten overbruggingsonderricht voor theorie hebben ontvangen bij een ATO tijdens een goedgekeurde cursus met betrekking tot de geïdentificeerde verschillen tussen de CPL-syllabi voor de verschillende luchtvaartuigcategorieën.
- 2.2. De kandidaten moeten slagen voor theorie-examens zoals gedefinieerd in deze bijlage (Deel-FCL) 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: instrumenten;
 - 032/034 — Prestaties van vleugelvliegtuigen of helikopters, naargelang het geval;
 - 070 — Vluchtuitvoeringsprocedures; en
 - 080 — Beginselen van het vliegen.
- 2.3. Kandidaten voor een CPL die geslaagd zijn voor het relevante theorie-examen voor een IR in dezelfde categorie van luchtvaartuigen, worden vrijgesteld van de eisen inzake theoretische kennis op het gebied van menselijke prestaties en meteorologie, tenzij zij de IR-opleiding hebben voltooid overeenkomstig aanhangsel 6, deel A bis, bij deze bijlage (Deel-FCL).

2.4. Kandidaten voor een CPL die zijn geslaagd voor de relevante theorie-examens voor een IR of EIR in dezelfde categorie van luchtvaartuigen worden vrijgesteld van de eisen inzake theoretische kennis op het gebied van communicatie.

3. ATPL

3.1. Kandidaten voor een ATPL die houder zijn van een ATPL in een andere categorie van luchtvaartuigen moeten overbruggingsonderricht voor theoretische kennis hebben ontvangen bij een ATO tijdens een goedgekeurde cursus met betrekking tot de geïdentificeerde verschillen tussen de ATPL-syllabi voor de verschillende luchtvaartuigcategorieën.

3.2. De kandidaten moeten slagen voor theorie-examens zoals gedefinieerd in deze bijlage (Deel-FCL) 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: instrumenten;

032/034 — Prestaties van vleugelvliegtuigen of helikopters, naargelang het geval;

070 — Vluchtuitvoeringsprocedures; en

080 — Beginselen van het vliegen.

3.3. Kandidaten voor een ATPL(A) die zijn geslaagd voor het relevante theorie-examen voor een CPL(A) worden vrijgesteld van de theoretische vereisten op het gebied van „communicatie”.

3.4. Kandidaten voor een ATPL(H) die zijn geslaagd voor de relevante theorie-examens voor een CPL(H) worden vrijgesteld van de eisen inzake theoretische kennis met betrekking tot de volgende onderwerpen:

— luchtvaartwetgeving;

— beginselen van het vliegen (helikopter); en

— mededelingen.

3.5. Kandidaten voor een ATPL(A) die zijn geslaagd voor het relevante theorie-examen voor een IR(A) worden vrijgesteld van de eisen inzake theoretische kennis op het gebied van „communicatie”.

3.6. Kandidaten voor een ATPL(H) met een IR(H) die is geslaagd voor de relevante theorie-examens voor een CPL(H) worden vrijgesteld van de eisen inzake theoretische kennis met betrekking tot de volgende onderwerpen:

— beginselen van het vliegen (helikopter); en

— mededelingen.

4. IR

4.1. Kandidaten voor een IR of een EIR die zijn geslaagd voor de relevante theorie-examens voor een CPL in dezelfde luchtvaartuigcategorie worden vrijgesteld van de eisen inzake theoretische kennis met betrekking tot de volgende onderwerpen:

— menselijke prestaties;

— meteorologie; en

— mededelingen.

4.2. Kandidaten voor een IR(H) die zijn geslaagd voor de relevante theorie-examens voor een ATPL(H) VFR moeten slagen voor de volgende examenonderwerpen:

— luchtvaartwetgeving;

— vluchtplanning en vluchtvoortgangscontrole; en

— radionavigatie.”.

13) Aanhangsel 3, deel A, wordt als volgt gewijzigd:

a) punt 4) wordt vervangen door:

„4. De opleiding moet het volgende omvatten:

a) theorieonderricht op het kennisniveau van ATPL(A);

b) opleiding in visueel- en instrumentenvliegen;

c) MCC-opleiding voor vluchtuitvoeringen in meerpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen; en

d) UPRT overeenkomstig FCL.745.A, tenzij de kandidaten deze opleiding al hebben voltooid alvorens met de geïntegreerde ATP-cursus te beginnen.”;

b) punt 5) wordt vervangen door:

„5. Kandidaat die niet slagen in de gehele ATP(A)-opleiding of niet in staat zijn de opleiding te voltooien, mogen bij de bevoegde autoriteit het theorie-examen en de vaardigheidstest aanvragen voor een bewijs van bevoegdheid met minder rechten en een IR, als aan de toepasselijke eisen is voldaan.”;

c) punt 7 wordt „7.1” en het volgende nieuwe punt 7.2 wordt ingevoegd:

„7.2. Het theoretisch UPRT-onderricht wordt verstrekt overeenkomstig FCL.745.A.”;

d) punt 9) wordt vervangen door:

„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 bedragen. Binnen het totaal van 195 uur moeten kandidaten ten minste het volgende voltooien:

a) 95 uur dubbelbesturingsonderricht waarvan maximaal 55 uur simulatortijd mag zijn;

b) 70 uur als PIC, inclusief VFR-vliegen, en instrumentvliegtijd als 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; en

d) 5 uur nachtvliegtijd, bestaande uit 3 uur dubbelbesturingsonderricht, bestaande uit minstens:

(1) 1 uur overlandnavigatie;

(2) vijf solostarts; en

(3) vijf sololandingen tot volledige stilstand;

e) UPRT-vliegonderricht overeenkomstig FCL.745.A;

f) 115 uur instrumenttijd, bestaande uit minstens:

(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.

Kandidaten die in het bezit is van een certificaat waaruit blijkt dat zij de module elementair instrumentvliegen hebben voltooid, krijgen voor de vereiste instrumentonderrichttijd een vrijstelling tot hoogstens 10 uur. Uitgevoerde uren in een BITD tellen niet mee; en

g) 5 uur in een vleugelvliegtuig dat:

(1) gecertificeerd is voor het vervoer van minstens 4 personen; en

(2) een propeller met variabele spoed en een intrekbaar landingsgestel heeft.”.

14) Aanhangsel 5 wordt als volgt gewijzigd:

a) punt 7) wordt vervangen door:

„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:

a) het theorieonderricht voor de relevante typebevoegdverklaring, in overeenstemming met subdeel H; en

b) UPRT-theorieonderricht overeenkomstig FCL.745.A.”;

b) punt 8) wordt vervangen door:

„8. De vliegopleiding moet bestaan uit een totaal van ten minste 240 uur, samengesteld uit uren als PF en PM, met reële en gesimuleerde vluchten, en moet 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 bijlage I (Deel-21) bij Verordening (EU) nr. 748/2012

d) Fase 4 — Gevorderd

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

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.”

c) het volgende nieuwe punt 8 bis wordt toegevoegd:

„8 bis. Vluchtervaring in reële vluchtomstandigheden omvat:

a) alle ervaringseisen van Subdeel H;

b) UPRT-vliegonderricht overeenkomstig FCL.745.A;

c) UPRT-oefeningen met vleugelvliegtuigen, met betrekking tot de specifieke kenmerken van het desbetreffende type, overeenkomstig FCL.725.A, onder c);

d) nachtvliegen;

e) vluchten uitsluitend geleid door instrumenten; en

f) de ervaring vereist voor het verkrijgen van het essentiële vliegerschap.”.

15) Aanhangsel 9 wordt vervangen door:

„Aanhangsel 9

Opleiding, vaardigheidstest en bekwaamheidsproef voor MPL, ATPL, type- en klassebevoegdverklaringen en bekwaamheidsproef voor IR's

A. Algemeen

1. Kandidaten voor een vaardigheidstest moeten instructie hebben genoten op hetzelfde type of klasse luchtvaartuig dat bij de test zal worden gebruikt.

De opleiding voor MPA- en PL-typebevoegdverklaringen vindt plaats in een FFS of een combinatie van FSTD('s) en FFS. De vaardigheidstest of bekwaamheidsproef voor MPA- en PL-typebevoegdverklaringen en de afgifte van een ATPL en een MPL vinden plaats in een FFS, indien beschikbaar.

De opleiding, vaardigheidstest of bekwaamheidsproef voor klasse- of typebevoegdverklaringen voor SPA en helikopters vindt plaats in:

a) een beschikbare en toegankelijke FFS, of

b) een combinatie van FSTD('s) en het luchtvaartuig indien er geen FFS beschikbaar of toegankelijk is; of

c) het luchtvaartuig indien er geen FSTD beschikbaar of toegankelijk is.

Wanneer FSTD's worden gebruikt tijdens de opleiding, tests of proeven, wordt de geschiktheid van de gebruikte FSTD's getoetst aan de toepasselijke „tabel van functies en subjectieve tests]” en de toepasselijke „tabel van FSTD-valideringstests” in het primair referentiedocument voor het gebruikte toestel. Alle beperkingen die vermeld zijn op het geschiktheidscertificaat van het toestel moeten in rekening worden genomen.

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 bijlage I (Deel-21) bij Verordening (EU) nr. 748/2012 (OSD), moeten de syllabus voor vlieg instructie, de vaardigheidstest en de bekwaamheidsproef voldoen aan het onderhavige aanhangsel. De syllabus, de vaardigheidstest en de bekwaamheidsproef mogen worden verkort om vrijstelling te geven op basis van voorafgaande ervaring op vergelijkbare luchtvaartuigtipes, zoals bepaald in de OSD.
5. Behalve in het geval van vaardigheidstests voor de afgifte van een ATPL, wanneer dusdanig gedefinieerd in de OSD voor het specifieke luchtvaartuig, mag vrijstelling worden gegeven voor items van de vaardigheidstest die gemeenschappelijk zijn met andere types of varianten waarvoor de piloten zijn gekwalificeerd.

UITVOERING VAN DE TEST/PROEF

6. De examinerator mag kiezen tussen verschillende scenario's voor de vaardigheidstest of bekwaamheidsproef, welke gesimuleerde relevante vluchtuitvoeringen omvatten. Er moet gebruik worden gemaakt FFS's en andere opleidingshulpmiddelen, volgens de bepalingen van deze bijlage (Deel-FCL).
7. Tijdens de bekwaamheidsproef moet de examinerator controleren of de houders van de klasse- of typebevoegdverklaring over een passend niveau van theoretiekennis beschikken.
8. Indien de kandidaten verkiezen de vaardigheidstest te beëindigen om redenen die door de examinerator als ongegrond worden beschouwd, moeten zij 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 elk manoeuvre of elke procedure van de test éénmaal door de kandidaten worden herhaald. De examinerator mag de test in elk stadium stopzetten indien wordt geoordeeld dat de vliegvaardigheid waarvan de kandidaten blijk geven, een volledige nieuwe test vereist.
10. Van de kandidaten wordt verlangd dat zij het luchtvaartuig besturen vanaf een positie waar de functie van PIC of copiloot, al naargelang het geval, kan worden uitgevoerd. Onder éénpilootomstandigheden wordt de test uitgevoerd alsof er geen ander bemanningslid aanwezig was.
11. Van de kandidaat wordt verlangd dat hij tijdens de vluchtvoorbereiding voor de test de vermogensinstellingen en snelheden vaststelt. De kandidaten moeten aan de examinerator de verrichte controles en werkzaamheden meedelen, daarbij inbegrepen de identificatie van radiofaciliteiten. Controles moeten worden uitgevoerd overeenkomstig de checklist voor het luchtvaartuig waarop de test wordt afgenomen en, indien van toepassing, overeenkomstig het MCC-concept. De prestatiegegevens inzake de start, nadering en landing worden door de kandidaten berekend overeenkomstig het exploitatiehandboek of vlieghandboek voor het gebruikte luchtvaartuig. De beslissingshoogten/-altitudes (DH/DA), minimumdalingshoogten/-altitudes (MDH/MDA) en het punt waarop de „missed approach” begint, moeten worden overeengekomen met de examinerator.
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-GECERTIFICEERDE LUCHTVAARTUIGEN, VOOR TYPEBEVOEGDVERKLARINGEN VOOR ÉENPILOOT-GECERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN, INDIEN BEDIEND IN MEERPILOOTOPERATIES, VOOR MPL EN ATPL

13. De vaardigheidstest voor een meerpiloot-gecertificeerd luchtvaartuig of een éénpiloot-gecertificeerd vleugelvliegtuig, bediend met meerpilootbediening, moet in aanwezigheid van een meerkoppige bemanning worden uitgevoerd. Een andere kandidaat of een andere piloot met de vereiste typebevoegdverklaring mag optreden als tweede piloot. Indien een luchtvaartuig wordt gebruikt, moet de tweede piloot de examinerator of een instructeur zijn.
14. Van kandidaten wordt vereist dat zij dienst doen als PF gedurende alle secties van de vaardigheidstest, uitgezonderd abnormale en noodprocedures, welke mogen worden uitgevoerd als PF of PM overeenkomstig MCC. Aanvragers voor een eerste typebevoegdverklaring voor meerpilootgecertificeerde luchtvaartuigen of ATPL moeten ook aantonen dat zij in staat op te treden als PM. Kandidaten mogen 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 examinator 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 kandidaten optreden als PF of PM:
- 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 of proef dient onder IFR te worden uitgevoerd, als de IR-bevoegdverklaring is inbegrepen, en zo veel 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 in het luchtvaartuig omvatte, mag de vaardigheidstest worden uitgevoerd in een FFS en worden voltooid vóór de vliegopleiding in het luchtvaartuig.
- De goedgekeurde vliegopleiding mag worden verstrekt door een gekwalificeerde instructeur, onder de verantwoordelijkheid van:
- a) een ATO; of
 - b) een organisatie die houder is van een AOC dat is afgegeven overeenkomstig bijlage III (Deel-ORO) bij Verordening (EU) nr. 965/2012 en specifiek is goedgekeurd voor dergelijke opleidingen; of
 - c) de instructeur, in het geval geen vliegopleiding voor SP-luchtvaartuigen bij een ATO of een AOC-houder is goedgekeurd, en de vliegopleiding was goedgekeurd door de bevoegde autoriteit van de kandidaat.
- Er wordt een certificaat van voltooiing van de cursus typebevoegdverklaring met inbegrip van de vliegopleiding in het luchtvaartuig doorgestuurd naar de bevoegde autoriteit vóór de nieuwe typebevoegdverklaring wordt genoteerd op het bevoegdheidsbewijs van de kandidaten.
18. In de opleiding in het herstellen van upsets betekent „overtrek” zowel het naderen van overtrekken als een overtrek zelf. De ATO kan een FFS gebruiken om het herstellen van een overtrek aan te leren of om de typespecifieke kenmerken van een overtrek te demonstreren, of beide, voor zover:
- a) de FSS is gekwalificeerd overeenkomstig de speciale beoordelingseisen in CS-FSTD(A); en
 - b) de ATO met succes aan de bevoegde autoriteit heeft aangetoond dat de risico's van negatieve overdracht van opleiding beperkt zijn.

B. Specifieke eisen voor de categorie vleugelvliegtuigen

SLAGINGSCRITERIA

1. In het geval van éénpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen, uitgezonderd éénpiloot-gecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen, moeten de kandidaten slagen voor alle secties van de vaardigheidstest of bekwaamheidsproef. Wanneer kandidaten zakken voor een item van een sectie, zakken zij voor de volledige sectie. Als zij zakken voor slechts 1 sectie, moeten zij enkel die sectie opnieuw afleggen. Kandidaten die voor meer dan één sectie zakken, moeten de volledige test/proef opnieuw afleggen. Wanneer zij zakken voor een sectie van de herkansingstest of -proef, daarbij inbegrepen die secties waarvoor zij bij een eerdere poging waren geslaagd, moeten zij de volledige test of proef opnieuw afleggen. Voor éénpiloot-gecertificeerde meermotorige vleugelvliegtuigen moet een voldoende worden gehaald voor sectie 6 van de relevante test of proef inzake asymmetrische vlucht.
2. In het geval van meerpiloot-gecertificeerde en éénpiloot-gecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen, moeten de kandidaten slagen voor alle secties van de vaardigheidstest of bekwaamheidsproef. Wanneer kandidaten zakken voor meer dan 5 items moeten zij de volledige test/proef opnieuw afleggen. Kandidaten die voor 5 items of minder zakken, moeten die items opnieuw afleggen. Wanneer zij zakken voor een item van de herkansingstest of -proef, daarbij inbegrepen die items waarvoor zij bij een eerdere poging waren geslaagd, moeten zij de volledige test of proef opnieuw afleggen. Sectie 6 maakt geen deel uit van de vaardigheidstest voor ATPL of MPL. Als kandidaten alleen zakken voor sectie 6 of sectie 6 niet afleggen, 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. Kandidaten dienen 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 vliegtuig 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 vleugelvliegtuig:

Hoogte

in het algemeen	± 100 voet
initiëren van doorstart op beslissingshoogte/-altitude	+ 50 voet/- 0 voet
minimale dalingshoogte/MAP/altitude	+ 50 voet/- 0 voet

Volgen van grondkoersen

m.b.v. radiohulpmiddelen	± 5°
Voor hoekafwijkingen	Halve schaaluitslag, azimut en glijpad (bv. LPV, ILS, MLS, GLS)
2D (LNAV) en 3D (LNAV/VNAV) „lineaire” zijdelingse afwijkingen	De koerslijnfout/-afwijking wordt onder normale omstandigheden beperkt tot ± ½ van de RNP-waarde die aan de procedure verbonden is. Korte afwijkingen van die norm met een maximum van eenmaal de RNP-waarde zijn toegestaan.
3D lineaire verticale afwijkingen (bv. RNP APCH (LNAV/VNAV) met gebruik van BaroVNAV)	nooit meer dan – 75 voet onder het verticale profiel, en niet meer dan + 75 voet boven het verticale profiel op of onder 1 000 voet boven het luchtvaartterrein.

Omschrijving

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

Toerental

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

INHOUD VAN DE OPLEIDING/VAARDIGHEIDSTEST/BEKWAAMHEIDSPROEF

5. Eénpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen, uitgezonderd complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen
- a) De onderstaande symbolen betekenen het volgende:
 - P = Opgeleid als PIC of tweede piloot en als PF en PM
 - OTD = Voor deze oefening mogen andere opleidingshulpmiddelen worden gebruikt
 - X = Voor deze oefening moet een FFS worden gebruikt; anders moet een vliegtuig 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 = volledige vluchtnabootser (FFS)
 - FSTD = vluchtnabootsingsinstrument

- 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) Er moet gebruik worden gemaakt van een FSTD voor de praktijkopleiding voor type- of ME-klassebevoegdverklaringen, 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 FSTD zoals uiteengezet in de desbetreffende vereisten van bijlage VI (Deel-ARA) en bijlage VII (deel-ORA);
 - ii) de kwalificaties van de instructeurs;
 - iii) het totaal aan FSTD-opleiding waarin de opleiding voorziet; en
 - iv) de kwalificaties en voorgaande ervaring op soortgelijke types van de piloten in opleiding.
- g) Piloten die houder zijn van bevoegdheden voor éénpilootoperaties en die voor het eerst bevoegdheden voor meerpilootbediening aanvragen, moeten:
- (1) een overbruggingscursus voltooien welke manoeuvres en procedures bevat, met inbegrip van MCC, alsook de oefeningen van sectie 7, met gebruikmaking „threat and error management” (het omgaan met dreiging en onjuiste beoordelingen), CRM en menselijke factoren bij een ATO; en
 - (2) slagen in een vaardigheidstest voor meerpilootbediening.
- h) Wanneer voor het eerst bevoegdheden voor éénpilootbediening worden gevraagd, worden piloten die houder zijn van bevoegdheden voor meerpilootbediening opgeleid bij een ATO en wordt gecontroleerd of zij de volgende aanvullende manoeuvres en procedures kunnen uitvoeren bij éénpilootbediening:
- (1) voor SE-vleugelvliegtuigen, 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 en, voor zover van toepassing, één nadering uit sectie 3.B; en
 - (2) voor ME-vleugelvliegtuigen, 1.6, sectie 6 en, voor zover van toepassing, één nadering uit sectie 3.B;
- i) Piloten die houder zijn van bevoegdheden voor zowel éénpiloot- als meerpilootbediening overeenkomstig punten g) en h) mogen de bevoegdheden voor beide types bediening verlengen door een vaardigheidstest voor meerpilootbediening af te leggen, in aanvulling op de onder h), punten 1) en 2), bedoelde oefeningen voor éénpilootbediening, al naargelang van toepassing.
- j) Wanneer een vaardigheidstest of een bekwaamheidsproef wordt uitgevoerd bij uitsluitend meerpilootbediening, wordt de typebevoegdverklaring beperkt tot meerpilootbediening. De beperking wordt opgeheven als de piloten voldoen aan punt h).
- k) De opleiding, tests en proeven volgen de onderstaande tabel.
- (1) Opleiding bij een ATO, eisen voor tests en proeven voor éénpilootbevoegdheden
 - (2) Opleiding bij een ATO, eisen voor tests en proeven voor meerpilootbevoegdheden
 - (3) Opleiding bij een ATO, eisen voor tests en proeven voor piloten die houder zijn van éénpilootbevoegdheden en voor het eerst meerpilootbevoegdheden aanvragen (overbruggingscursus)
 - (4) Opleiding bij een ATO, eisen voor tests en proeven voor piloten die houder zijn van meerpilootbevoegdheden en voor het eerst éénpilootbevoegdheden aanvragen (overbruggingscursus)
 - (5) Opleiding bij een ATO en eisen voor proeven voor gecombineerde verlenging en vernieuwing van één- en meerpilootbevoegdheden.

	(1)		(2)		(3)		(4)		(5)	
Type vluchtuitvoering	SP		MP		SP → MP (eerste)		MP → SP (eerste)		SP + MP	
	Opleiding	Tests/proeven	Opleiding	Tests/proeven	Opleiding	Tests/proeven	Opleiding, tests en proeven (SE-vleugelvliegtuigen)	Opleiding, tests en proeven (ME-vleugelvliegtuigen)	SE-vleugelvliegtuigen	ME-vleugelvliegtuigen
Eerste afgifte complexe SP	Secties 1-6 1-7	Secties 1-6 1-7	Secties 1-7	Secties 1-7	MCC CRM Menselijke factoren TEM Sectie 7	Secties 1-7	1.6, 4.5, 4.6, 5.2 en, voor zover van toepassing, één nadering uit sectie 3.B	1.6, sectie 6 en, voor zover van toepassing, één nadering uit sectie 3.B		
Verlenging complexe SP	n.v.t. 1-7	Secties 1-6 1-7	n.v.t.	Secties 1-7	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	MPO: Secties 1-7 SPO: 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 en, voor zover van toepassing, één nadering uit sectie 3.B	MPO: Secties 1-7 SPO: 1.6, sectie 6 en, voor zover van toepassing, één nadering uit sectie 3.B
Vernieuwing complexe SP	FCL.740 1-7	Secties 1-6 1-7	FCL.740	Secties 1-6	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	Opleiding: FCL.740 Proef: zoals voor verlenging	Opleiding: FCL.740 Proef: zoals voor verlenging

- l) Om PBN-bevoegdheden vast te stellen of in stand te houden moet één nadering een RNP APCH zijn. Wanneer een RNP APCH niet haalbaar is, moet de nadering worden uitgevoerd in een naar behoren uitgeruste FSTD.

TMG's EN EENPILOOTGECERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN, BEHALVE COMPLEXE VLEUGELVLIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVERMOGEN		PRAKTISCHE OPLEIDING			VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF VOOR EEN KLASSE OF TYPEBEVOEGDVERKLARING	
Manoeuvres/procedures		FSTD	A	Initialen van instructeur na voltooiing van de opleiding	Getest of beproefd in FSTD of A	Initialen examiner na voltooiing test of proef
SECTIE 1						
1	Vertrek	OTD				
1.1	Voorafgaand aan de vlucht, met inbegrip van: <ul style="list-style-type: none"> — documentatie; — massa en zwaartepunt; — weersinformatie; en — NOTAM. 					
1.2	Controles voor de start					
1.2.1.	Extern	OTD P#	P		M	
1.2.2.	Intern	OTD P#	P		M	
1.3	Motor starten: normale storingen.	P—>	—>		M	
1.4	Taxiën	P—>	—>		M	
1.5	Controles voor vertrek: motor opwarmen (indien van toepassing)	P—>	—>		M	
1.6	Opstijgprocedure: <ul style="list-style-type: none"> — normaal met vleugelklepinstellingen volgens het vlieghandboek; en — dwarswind (indien de omstandigheden dat toelaten). 	P—>	—>		M	
1.7	Klimmen: <ul style="list-style-type: none"> — V_x/V_y; — bochten naar bepaalde koersen; en — overgang naar horizontale vlucht. 	P—>	—>		M	
1.8	contact met ATC — naleving, R/T-procedures	P—>			M	
SECTIE 2						
2	Luchtwerk (visuele meteorologische omstandigheden (VMC))	P—>	—>			
2.1	Rechtlijnige horizontale vlucht bij diverse vliegsnelheden, waaronder begrepen vliegen bij kritisch lage vliegsnelheid met en zonder vleugelkleppen (inclusief nadering tot V _{mca} , indien van toepassing)					

TMG's EN EENPILOOTGECERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN, BEHALVE COMPLEXE VLEUGELVLIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVERMOGEN		PRAKTISCHE OPLEIDING			VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF VOOR EEN KLASSE OF TYPEBEVOEGDVERKLARING	
		Manoeuvres/procedures	FSTD	A	Initialen van instructeur na voltooiing van de opleiding	Getest of beproefd in FSTD of A
2.2	Steile bochten (360° links en rechts bij 45° dwars-helling)	P—>	—>		M	
2.3	Overtrekken en herstellen: i) overtrekken in de kruisvluchtconfiguratie; ii) naderen van overtrekken bij het dalen in een bocht in de naderingsconfiguratie en met vermogen; iii) naderen van overtrekken in de landingsconfiguratie en met vermogen; en iv) naderen van overtrekken, bocht tijdens de klimvlucht met vleugelkleppen in de startstand en klimvermogen (alleen éénmotorige vleugelvliegtuigen)	P—>	—>		M	
2.4	Bediening onder gebruikmaking van automatische piloot en stuurcommandosysteem (mag worden uitgevoerd in Sectie 3) indien van toepassing	P—>	—>		M	
2.5	contact met ATC — naleving, R/T-procedures	P—>	—>		M	
SECTIE 3A						
3A	„En route”-procedures VFR	P—>	—>			
3A.1	(zie B.5, onder c) en d)) Vliegplan, gegist bestek en kaartlezen					
3A.2	Aanhouden van hoogte, koers en snelheid	P—>	—>			
3A.3	Oriëntatie, tijdplanning en herzien van ETA's	P—>	—>			
3A.4	Gebruik van radionavigatiehulpmiddelen (indien van toepassing)	P—>	—>			
3A.5	Vluchtbeheersing (vluchtlog, routinecontroles inclusief brandstof, systemen en ijsafzetting)	P—>	—>			
3A.6	contact met ATC — naleving, R/T-procedures	P—>	—>			
DEEL 3B						
3B	Instrumentvliegen	P—>	—>		M	
3B.1*	Vertrek onder IFR					

TMG's EN EENPILOOTGECERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN, BEHALVE COMPLEXE VLEUGELVLIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVERMOGEN	PRAKTISCHE OPLEIDING			VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF VOOR EEN KLASSE OF TYPEBEVOEGDVERKLARING		
	Manoeuvres/procedures	FSTD	A	Initialen van instructeur na voltooiing van de opleiding	Getest of beproefd in FSTD of A	Initialen examiner na voltooiing test of proef
3B.2* „En route”-IFR	P—>	—>			M	
3B.3* Wachtprocedures	P—>	—>			M	
3B.4* 3D-vluchtuitvoeringen tot aan een beslissingshoogte/-altitude van 200 voet (60 m) of tot aan hogere minima indien noodzakelijk voor de naderingsprocedure (de automatische piloot mag worden gebruikt tot aan het onderscheppen van het eindnaderingssegment van de verticale vliegroute)	P—>	—>			M	
3B.5* 2D-vluchtuitvoeringen tot een minimumdalingshoogte/-altitude (MDH/A)	P—>	—>			M	
3B.6* Vlieg oefeningen waaronder begrepen een gesimuleerde uitval van het kompas en de vliegstandaanwijzer: — standaardbochten (Rate 1); en — herstellen vanuit ongewone vliegstanden.	P—>	—>			M	
3B.7* Uitval van de localiser of het glijpad	P—>	—>				
3B.8* contact met ATC — naleving, R/T-procedures	P—>	—>			M	
Opzettelijk blanco gelaten						
SECTIE 4						
4 Aankomst en landingen	P—>	—>			M	
4.1 Procedure bij aankomst op luchtvaartterrein						
4.2 Normale landing	P—>	—>			M	
4.3 Landing zonder vleugelkleppen	P—>	—>			M	
4.4 Landing met dwarswind (indien geschikte omstandigheden)	P—>	—>				
4.5 Glijlanding vanaf hoogstens 2 000 voet boven de baan (alleen éénmotorige vleugelvliegtuigen)	P—>	—>				
4.6 Doorstart vanaf de minimumhoogte	P—>	—>			M	
4.7 Doorstart en landing 's nachts (indien van toepassing)	P—>	—>				
4.8 contact met ATC — naleving, R/T-procedures	P—>	—>			M	
SECTIE 5						
5 Abnormale en noodprocedures (Deze sectie mag worden gecombineerd met secties 1 t/m 4.)						

TMG's EN EENPILOOTGECERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN, BEHALVE COMPLEXE VLEUGELVLIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVERMOGEN		PRAKTISCHE OPLEIDING			VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF VOOR EEN KLASSE OF TYPEBEVOEGDVERKLARING	
Manoeuvres/procedures		FSTD	A	Initialen van instructeur na voltooiing van de opleiding	Getest of beproefd in FSTD of A	Initialen examiner na voltooiing test of proef
5.1	Afgebroken start bij een redelijke snelheid	P—>	—>		M	
5.2	Gesimuleerde motorstoring na opstijgen (alleen éénmotorige vleugelvliegtuigen)		P		M	
5.3	Gesimuleerde noodlanding zonder vermogen (alleen éénmotorige vleugelvliegtuigen)		P		M	
5.4	Gesimuleerde noodgevallen: i) brand of rook tijdens de vlucht; en ii) systeemstoringen waar van toepassing	P—>	—>			
5.5	Opleiding voor uitsluitend ME-vleugelvliegtuigen en TMG: afzetten en herstarten van de motor (op een veilige hoogte indien uitgevoerd in het luchtvaartuig)	P—>	—>			
5.6	contact met ATC — naleving, R/T-procedures					
SECTIE 6						
6	Gesimuleerde asymmetrische vlucht	P—>	—>X		M	
6.1*	(Deze sectie mag worden gecombineerd met secties 1 t/m 5.) Gesimuleerde motorstoring gedurende de start (op veilige hoogte, tenzij uitgevoerd in een FFS of FNPT II)					
6.2*	Asymmetrische nadering en doorstart	P—>	—>		M	
6.3*	Asymmetrische nadering en landing, waarbij het vliegtuig volledig tot stilstand wordt gebracht	P—>	—>		M	
6.4	contact met ATC — naleving, R/T-procedures	P—>	—>		M	
SECTIE 7						
7	UPRT					
7.1	Vliegmanoeuvres en -procedures					
7.1.1.	Manueel vliegen met en zonder stuurcommandosysteem (geen automatische piloot, geen automatisch gas-handelsysteem, en bij verschillende besturingsmodi, voor zover van toepassing)	P—>	—>			

TMG's EN EENPILOOTGECERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN, BEHALVE COMPLEXE VLEUGELVLIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVERMOGEN	PRAKTISCHE OPLEIDING			VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF VOOR EEN KLASSE OF TYPEBEVOEGDVERKLARING	
	Manoeuvres/procedures	FSTD	A	Initialen van instructeur na voltooiing van de opleiding	Getest of beproefd in FSTD of A
7.1.1.1 Bij verschillende snelheden (met inbegrip van trage vlucht) en altitudes binnen de limieten van de FSTD-opleiding.	P—>	—>			
7.1.1.2 Steile bochten met 45° helling, 180° tot 360° links en rechts	P—>	—>			
7.1.1.3 Bochten met en zonder spoilers	P—>	—>			
7.1.1.4 Procedurevliegen en -manoeuvreren op instrumenten, met inbegrip van instrumentvertrek en -aankomst, en visuele nadering	P—>	—>			
7.2 opleiding in het herstellen van upsets	P—>	—>			
7.2.1. Herstellen van overtreksituaties in: <ul style="list-style-type: none"> — opstijgconfiguratie; — zuivere configuratie op lage altitude; — zuivere configuratie nabij de maximale vluchtuitvoeringsaltitude; en — landingsconfiguratie 	P—>	—>			
7.2.2. De volgende upsetoefeningen: <ul style="list-style-type: none"> — herstellen van nose-high overtrek bij verschillende dwarshellingshoeken; en — herstellen van „nose-low“-overtrek bij verschillende dwarshellingshoeken; 	P FFS die alleen gekwalificeerd is voor de opleidingstak	X Voor deze oefening mag geen vleugelvliegtuig worden gebruikt		Alleen FFS	
7.3 Doorstart met alle motoren actief* vanuit diverse fasen tijdens een instrumentnadering	P—>	—>			
7.4 Geweigerde landing met alle motoren actief: <ul style="list-style-type: none"> — vanaf diverse hoogten boven DH/MDH 15 m (50 voet) boven de baandrempel — na touchdown (afgebroken landing) — Bij vleugelvliegtuigen die niet als transportvliegtuig zijn gecertificeerd (JAR/FAR 25) of als commutervliegtuig (SFAR 23), wordt de geweigerde landing met alle motoren actief ingezet onder MDH/A of na touchdown. 	P—>	—>			

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 piloot en als PF en PM ten behoeve van de afgifte van een typebevoegdverklaring, voor zover toepasselijk.

OTD = Voor deze oefening mogen andere opleidingshulpmiddelen worden gebruikt

X = Voor deze oefening moet een FFS worden gebruikt; anders moet een vliegtuig worden gebruikt indien geschikt voor het manoeuvre of de 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 = volledige vluchtnabootser (FFS)

FSTD = vluchtnabootsingsinstrument

- c) De items met een sterretje (*) mogen uitsluitend op instrumenten worden gevlogen.
- 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:
- de kwalificaties van de instructeurs;
 - de kwalificatie en de hoeveelheid opleiding die is verstrekt tijdens de cursus in een FSTD; en
 - de kwalificaties en voorgaande ervaring op soortgelijke types van de piloten 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 éénpilootbediening moeten worden verkregen, moeten de manoeuvres/procedures in 2.5, 3.8.3.4, 4.4, 5.5 en tevens ten minste één van de manoeuvres/procedures uit sectie 3.4 worden voltooid bij éénpilootbesturing.
- i) In het geval van een beperkte typebevoegdverklaring die is afgegeven overeenkomstig FCL.720.A, punt e), moeten de kandidaten voldoen aan dezelfde eisen als andere kandidaten voor de typebevoegdverklaring, met uitzondering van de praktische oefeningen met betrekking tot de opstijg- en landingsfasen.
- j) Om PBN-bevoegdheden vast te stellen of in stand te houden moet één nadering een RNP APCH zijn. Wanneer een RNP APCH niet haalbaar is, moet de nadering worden uitgevoerd in een naar behoren uitgeruste FSTD.

MEERPILOOT-GE CERTIFICEERDE VLEUGELVLI EGTUIGEN EN É É NPILOOT-GE CERTIFICEERDE COMPLEXE VLEUGELVLI EGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVERMOGEN		PRAKTISCHE OPLEIDING			VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF VOOR ATPL/MPL/TYPEBEVOEGDVERKLARING	
Manoeuvres/procedures		FSTD	A	Initialen van instructeur na voltooiing van de opleiding	Getest of beproefd in FSTD of A	Initialen examiner na voltooiing test of proef
SECTIE 1						
1	Vluchtvoorbereiding	OTD				
1.1.	Prestatieberekening	P				
1.2.	Uitwendige visuele inspectie van het vleugelvliegtuig; locatie van elk item en doel van de inspectie	OTD P#	P			
1.3.	Inspectie van de cockpit	P—>	—>			
1.4.	Gebruik van checklist voor het starten van de motoren, startprocedures, controle van radio en navigatie-uitrusting, selectie en instelling van navigatie- en communicatiefrequenties	P—>	—>		M	

MEERPILOOT-GECEERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN EN ÉÉNPILOOT-GECEERTIFICEERDE COMPLEXE VLEUGELVLIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVERMOGEN		PRAKTISCHE OPLEIDING			VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF VOOR ATPL/MPL/TYPEBE-VOEGDVERKLARING	
Manoeuvres/procedures		FSTD	A	Initialen van instructeur na voltooiing van de opleiding	Getest of beproefd in FSTD of A	Initialen examiner na voltooiing test of proef
1.5.	Taxiën conform instructies van de luchtverkeersleiding of de instructeur	P————>	————>			
1.6.	Controles voor de start	P————>	————>		M	
SECTIE 2						
2	Start	P————>	————>			
2.1.	Normale start met verschillende instellingen van de vleugelkleppen, inclusief versnelde start					
2.2*	Instrumentstart; overgang naar instrumentvliegen is vereist tijdens rotatie of onmiddellijk na het loskomen van de grond	P————>	————>			
2.3.	Opstijgen met dwarswind	P————>	————>			
2.4.	Start met maximale startmassa (werkelijke of gesimuleerde maximale startmassa)	P————>	————>			
2.5.	Opstijgen met gesimuleerde motorstoring:	P————>	————>			
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 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, mag de instructeur de motorstoring kort na het bereiken van V2 simuleren)					
2.5.2*	tussen V1 en V2	P	X		Alleen M FFS	
2.6.	Afgebroken start bij een redelijke snelheid vóór het bereiken van V1	P————>	——>X		M	
SECTIE 3						
3	Vliegmanoeuvres en -procedures	P————>	——>			
3.1.	Manueel vliegen met en zonder stuurcommando-systeem (geen automatische piloot, geen automatisch gas-handelsysteem, en bij verschillende besturingsmodi, voor zover van toepassing)					
3.1.1.	Bij verschillende snelheden (met inbegrip van trage vlucht) en altitudes binnen de limieten van de FSTD-opleiding.	P————>	——>			
3.1.2.	Steile bochten met 45° helling, 180° tot 360° links en rechts	P————>	——>			
3.1.3.	Bochten met en zonder spoilers	P————>	——>			
3.1.4.	Procedurevliegen en -manoeuvreren op instrumenten, met inbegrip van instrumentvertrek en -aankomst, en visuele nadering	P————>	——>			

MEERPILOOT-GECEERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN EN ÉENPILOOT-GECEERTIFICEERDE COMPLEXE VLEUGELVLIEG- TUIGEN MET GROOT PRESTATIEVERMOGEN	PRAKTISCHE OPLEIDING			VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF VOOR ATPL/MPL/TYPEBE- VOEGDVERKLARING		
	Manoeuvres/procedures	FSTD	A	Initialen van instructeur na voltooiing van de oplei- ding	Getest of beproefd in FSTD of A	Initialen examinator na voltooiing test of proef
3.2. Veranderen van trim en machtrillingen (indien van toepassing) en overige specifieke vliegeigenschappen van het vliegtuig (bijv. Dutch Roll)	P————>	————>X Voor deze oefening mag geen vleugelvliegtuig worden gebruikt			Alleen FFS	
3.3. Normale werking van systemen en van het paneel voor de boordwerktuigkundige (indien van toepassing)	OTD P————>	————>				
3.4. 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)	OTD P————>	————>				
3.4.1. Onder druk zetten en airco	OTD P————>	————>				
3.4.2. Pitot-/statisch systeem	OTD P————>	————>				
3.4.3. Brandstofsysteem	OTD P————>	————>				
3.4.4. Elektrisch systeem	OTD P————>	————>				
3.4.5. Hydraulisch systeem	OTD P————>	————>				
3.4.6. Besturings- en trimsysteem	OTD P————>	————>				
3.4.7. Systeem ter voorkoming van ijsafzetting en ijsverwijderingssysteem, voorruitverwarming	OTD P————>	————>				
3.4.8. Automatische piloot/stuurcommandosysteem	OTD P————>	————>		M (enkel voor éénpilootbediening)		
3.4.9. Apparatuur voor het waarschuwen voor of het vermijden van overtrekken, en apparatuur ter verbetering van de stabiliteit	OTD P————>	————>				
3.4.10. Grondnaderingswaarschuwingssysteem, weerradar, radiohoogtemeter, transponder	P————>	————>				
3.4.11. Radio's, navigatie-uitrusting, instrumenten, vluchtregelsysteem	OTD P————>	————>				

MEERPILOOT-GECEERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN EN ÉÉNPILOOT-GECEERTIFICEERDE COMPLEXE VLEUGELVLIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVERMOGEN	PRAKTISCHE OPLEIDING			VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF VOOR ATPL/MPL/TYPEBE- VOEGDVERKLARING	
	Manoeuvres/procedures	FSTD	A	Initialen van instructeur na voltooiing van de oplei- ding	Getest of beproefd in FSTD of A
3.4.12. Landingsgestel en remmen	OTD P————>	————>			
3.4.13. Vleugelvoorrandklep- en -achtterrandklepsysteem	OTD	————>			
3.4.14. Hulpaggregaat (APU)	OTD P————>	————>			
Opzettelijk blanco gelaten					
3.6. Abnormale en noodprocedures:				M	Een verplicht minimum van 3 items moet worden geselecteerd uit 3.6.1 t/m 3.6.9
3.6.1. Brand oefeningen bijv. motor, APU, cabine, vrachtruim, cockpit, vleugel en elektrische branden inclusief evacuatie	P————>	————>			
3.6.2. Rookbeheersing en -verwijdering	P————>	————>			
3.6.3. Motorstoringen, uitzetten en herstarten op veilige hoogte	P————>	————>			
3.6.4. Brandstof lozen (gesimuleerd)	P————>	————>			
3.6.5. Windschering bij start/landing	P	X		Alleen FFS	
3.6.6. Gesimuleerde cabinedrukstoring/nooddaling	P————>	————>			
3.6.7. Uitval van een bemanningslid	P————>	————>			
3.6.8. Andere noodprocedures zoals uiteengezet in het betreffende vlieghandboek (AFM)	P————>	————>			
3.6.9. TCAS-incident	OTD P————>	Er mag geen vleugelvlieg- tuig worden gebruikt		Alleen FFS	
3.7. opleiding in het herstellen van upsets	P	X			
3.7.1. Herstellen van overtreksituaties in: — opstijgconfiguratie; — zuivere configuratie op lage altitude; — zuivere configuratie nabij de maximale vluchtvoeringsaltitude; en — landingsconfiguratie.	FFS die alleen gekwalifice- erd is voor de opleidingst- aak	Voor deze oefening mag geen vleugelvlieg- tuig worden gebruikt			
3.7.2. De volgende upsetoefeningen: — herstellen van nose-high overtrek bij verschillende dwarshellingshoeken; en — herstellen van „nose-low”-overtrek bij verschillende dwarshellingshoeken	P FFS die alleen gekwalifice- erd is voor de opleidingst- aak	X Voor deze oefening mag geen vleugelvlieg- tuig worden gebruikt		Alleen FFS	

MEERPILOOT-GECEERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN EN ÉENPILOOT-GECEERTIFICEERDE COMPLEXE VLEUGELVLIEG- TUIGEN MET GROOT PRESTATIEVERMOGEN	PRAKTISCHE OPLEIDING			VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF VOOR ATPL/MPL/TYPEBE- VOEGDVERKLARING	
	Manoeuvres/procedures	FSTD	A	Initialen van instructeur na voltooiing van de oplei- ding	Getest of beproefd in FSTD of A
3.8. Instrumentvliegprocedures					
3.8.1.* Naleven van vertrek- en aankomstroutes en ATC- instructies	P————>	————>		M	
3.8.2* Wachtprocedures	P————>	————>			
3.8.3* 3D-operaties tot aan een DH/A van 200 voet (60 m) of tot aan hogere minima indien noodza- kelijk voor de naderingsprocedure					

Opmerking: Volgens het vlieghandboek kan voor RNP APCH-procedures het gebruik van de automatische piloot of het stuurcommandosysteem noodzakelijk zijn. Bij de keuze van de handmatig te vliegen procedure wordt met dergelijke beperkingen rekening gehouden (kies, bijvoorbeeld, een ILS voor 3.8.3.1 in geval van een dergelijke beperking in het vlieghandboek).

3.8.3.1. *Handmatig, zonder stuurcommandosysteem	P————>	————>		M (alleen vaardigheid- stest)	
3.8.3.2. *Handmatig, met stuurcommandosysteem	P————>	————>			
3.8.3.3. *Met automatische piloot	P————>	————>			
3.8.3.4. * Handmatig, met één motor gesimuleerd buiten werking; motorstoring moet worden gesimuleerd tijdens de eindnadering vóór het passeren van 1 000 voet boven het luchtvaarterrein tot aan het landingsdoelpunt of gedurende de volledige afgebroken-naderingsprocedure. In vleugelvlieg- tuigen die niet als transportvliegtuig (JAR/FAR 25) of als commutervliegtuig (SFAR 23) gecertifi- ceerd zijn, moet de nadering met gesimuleerde motorstoring en de daaropvolgende doorstart worden begonnen in samenhang met de niet- precisienadering, zoals beschreven in 3.8.4. Met de doorstart moet worden begonnen bij het be- reiken van de gepubliceerde hindernisvrije hoogte (OCH/A), echter niet na het bereiken van een minimumdalingshoogte (MDH/A) van 500 ft boven de baandrempelhoogte. In vleugelvliegtui- gen met dezelfde prestaties als een transport- vliegtuig betreffende startmassa en luchtdicht- heidshoogte, kan de instructeur de motorstoring simuleren conform 3.8.3.4.	P————>	————>		M	
3.8.3.5. *Handmatig, met één motor gesimuleerd buiten werking; motorstoring moet worden gesimuleerd tijdens de eindnadering na het moment waarop het buitenmerkbaken (OM) wordt gepasseerd binnen een afstand van niet meer dan 4 NM tot aan het landingsdoelpunt of via de volledige af- gebroken-naderingsprocedure	P————>	————>		M	

MEERPILOOT-GECEERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN EN ÉÉNPILOOT-GECEERTIFICEERDE COMPLEXE VLEUGELVLIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVERMOGEN	PRAKTISCHE OPLEIDING			VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF VOOR ATPL/MPL/TYPEBEVOEGDVERKLARING	
	Manoeuvres/procedures	FSTD	A	Initialen van instructeur na voltooiing van de opleiding	Getest of beproefd in FSTD of A
In vleugelvliegtuigen die niet als transportvliegtuig (JAR/FAR 25) of als commutervliegtuig (SFAR 23) gecertificeerd zijn, moet de nadering met gesimuleerde motorstoring en de daaropvolgende doorstart worden begonnen in samenhang met de niet-precisienadering, zoals beschreven in 3.8.4. Met de doorstart moet worden begonnen bij het bereiken van de gepubliceerde hindernisvrije hoogte (OCH/A), maar niet na het bereiken van een minimumdalingshoogte (MDH/A) van 500 ft boven de baandrempelhoogte. In vleugelvliegtuigen met dezelfde prestaties als een transportvliegtuig betreffende startmassa en luchtdichtheidshoogte, kan de instructeur de motorstoring simuleren conform 3.8.3.4.					
3.8.4* 2D-vluchtuitvoeringen tot aan de MDH/A	P*—>	——>		M	
3.8.5. Circlingnadering onder de volgende omstandigheden: (a)* nadering tot de toegestane minimale circlingnaderingshoogte boven zeeniveau op het betreffende luchtvaartterrein conform de lokale instrumentnaderingsfaciliteiten onder gesimuleerde instrumentvliegomstandigheden; gevolgd door: b) circlingnadering naar een andere baan ten minste 90° uit de middellijn vanaf de eindnadering gebruikt in item (a), op de toegestane minimale circlingnaderingshoogte. <i>Opmerking:</i> als (a) en (b) niet mogelijk zijn om ATC-redenen, kan een gesimuleerd slechtzichtpatroon worden uitgevoerd.	P*—>	——>			
3.8.6. Visuele naderingen	P——>	——>			
SECTIE 4					
4 Procedures voor afgebroken nadering					
4.1. Doorstart met alle motoren in werking* tijdens een 3D-operatie bij het bereiken van de beslissingshoogte	P*—>	——>			
4.2. Doorstart met alle motoren actief* vanuit diverse fasen tijdens een instrumentnadering	P*—>	——>			
4.3. Overige procedures voor afgebroken naderingen	P*—>	——>			
4.4* Handmatige doorstart met de kritische motor gesimuleerd buiten werking na een instrumentnadering bij het bereiken van de DH, MDH of MAPt	P*——>	——>		M	

MEERPILOOT-GECEERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN EN ÉÉNPILOOT-GECEERTIFICEERDE COMPLEXE VLEUGELVLIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVERMOGEN		PRAKTISCHE OPLEIDING			VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF VOOR ATPL/MPL/TYPEBEVOEGDVERKLARING	
Manoeuvres/procedures		FSTD	A	Initialen van instructeur na voltooiing van de opleiding	Getest of beproefd in FSTD of A	Initialen examiner na voltooiing test of proef
4.5.	Geweigerde landing met alle motoren actief: — vanaf diverse hoogten onder DH/MDH; — na touchdown (afgebroken landing) Bij vleugelvliegtuigen die niet als transportvliegtuig zijn gecertificeerd (JAR/FAR 25) of als commutervliegtuig (SFAR 23), wordt de geweigerde landing met alle motoren actief ingezet onder MDH/A of na touchdown.	P————>	————>			
SECTIE 5						
5	Landingen	P				
5.1.	Normale landingen* met visuele referentie vastgesteld bij het bereiken van de DA/H volgend op een instrumentnadering					
5.2.	Landing met gesimuleerd vastgelopen horizontaal stabilo in elke out-of-trim positie	P————>	Voor deze oefening mag geen vleugelvliegtuig worden gebruikt		Alleen FFS	
5.3.	Dwarswindlandingen (luchtvaartuig, indien uitvoerbaar)	P————>	————>			
5.4.	Verkeerspatroon en landing zonder of met gedeeltelijk geselecteerde vleugelvoorrandkleppen en -achterrandskleppen	P————>	————>			
5.5.	Landing met kritische motor gesimuleerd buiten werking	P————>	————>		M	
5.6.	Landing met twee motoren buiten werking: — vliegtuigen met drie motoren: de middenmotor en één buitenmotor voor zover uitvoerbaar conform gegevens van het AFM; en — vliegtuigen met vier motoren: twee motoren aan één zijde	P	X		M Alleen FFS (alleen vaardigheidstest)	

Algemene opmerkingen:

Bijzondere eisen voor de aanvulling van een typebevoegdverklaring voor instrumentnaderingen tot aan een beslissingshoogte (DH) van minder dan 200 voet (60 m), d.w.z. CAT II/III-vluchtuitvoeringen.

SECTIE 6

Extra autorisatie op een typebevoegdverklaring voor instrumentnaderingen tot aan een DH van minder dan 60 m (200 ft) (CAT II/III)

MEERPILOOT-GECEERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN EN ÉÉNPILOOT-GECEERTIFICEERDE COMPLEXE VLEUGELVLIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVERMOGEN	PRAKTISCHE OPLEIDING			VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF VOOR ATPL/MPL/TYPEBEVOEGDVERKLARING	
	Manoeuvres/procedures	FSTD	A	Initialen van instructeur na voltooiing van de opleiding	Getest of beproefd in FSTD of A
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 zichtbare baanlengte (RVR)	P*—>	—>X Voor deze oefening mag geen vleugelvliegtuig worden gebruikt		M*	
6.2* CAT II/III-naderingen: onder gesimuleerde instrumentvliegomstandigheden tot aan de van toepassing zijnde DH, gebruikmakend van vluchtgeleidingssysteem. Standaardprocedures voor onderlinge samenwerking van de bemanning (taakverdeling, afroeprocedures, wederzijds toezicht, informatie-uitwisseling en ondersteuning) moeten in acht worden genomen.	P—>	—>		M	
6.3* Doorstart: na naderingen zoals aangegeven in 6.2 bij het bereiken van DH. De opleiding moet tevens een doorstart bevatten t.g.v. (gesimuleerd) onvoldoende RVR, windscheuring, te grote afwijking van naderingslimieten voor een succesvolle nadering door het vliegtuig, en grond-/boorduitrustingsdefect vóór het bereiken van DH en doorstart met gesimuleerd boorduitrustingsdefect.	P—>	—>		M*	
6.4* Landing(en): met visuele referentie vastgesteld bij DH volgend op een instrumentnadering. Afhankelijk van het specifieke vluchtgeleidingssysteem, moet een automatische landing worden uitgevoerd.	P—>	—>		M	

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

7. Klassebevoegdverklaringen — water

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

KLASSEBEVOEGDVERKLARING WATER	PRAKTISCHE OPLEIDING	VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF VOOR EEN KLASSEBEVOEGDVERKLARING
Manoeuvres/procedures	Initialen van de instructeur na voltooiing van de opleiding	Initialen van de examinator na voltooiing test
SECTIE 1		
1 Vertrek		
1.1. Voorafgaand aan de vlucht, met inbegrip van: <ul style="list-style-type: none"> — documentatie; — massa en zwaartepunt; — weersinformatie; en — NOTAM. 		
1.2. Controles voor de start Buiten/binnen		
1.3. Motor starten en stilleggen Normale 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: <ul style="list-style-type: none"> — normaal met vleugelklepinstellingen volgens het vlieghandboek; en — dwarswind (indien de omstandigheden dat toelaten). 		
1.10. Klimmen: <ul style="list-style-type: none"> — bochten naar bepaalde koersen — overgang naar horizontale vlucht 		
1.11. contact met ATC — naleving, R/T-procedures		
SECTIE 2		
2 Luchtwerk (VFR)		
2.1. Rechthoekige horizontale vlucht bij diverse vliegsnelheden, waaronder begrepen vliegen bij kritisch lage vliegsnelheid met en zonder vleugelkleppen (inclusief nadering tot VMCA, indien van toepassing)		
2.2. Steile bochten (360° links en rechts bij 45° dwarshelling)		

KLASSEBEVOEGDVERKLARING WATER	PRAKTISCHE OPLEIDING	VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF VOOR EEN KLASSEBEVOEGDVERKLARING
Manoeuvres/procedures	Initialen van de instructeur na voltooiing van de opleiding	Initialen van de examinator na voltooiing test
2.3. Overtrekken en herstellen: <ul style="list-style-type: none"> 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; en 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-procedures		
SECTIE 3		
3 „En route”-procedures VFR		
3.1. Vliegplan, gegist bestek en kaartlezen		
3.2. Aanhouden van hoogte, koers en snelheid		
3.3. Oriëntatie, tijdplanning en herzien van ETA's		
3.4. Gebruik van radionavigatiehulpmiddelen (indien van toepassing)		
3.5. Vluchtbeheersing (vluchtlog, routinecontroles inclusief brandstof, systemen en ijsafzetting)		
3.6. contact met ATC — naleving, R/T-procedures		
SECTIE 4		
4 Aankomsten en landingen		
4.1. Procedure bij aankomst op luchtvaartterrein (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 éénmotorige vleugelvliegtuigen)		
4.6. Doorstart vanaf de minimumhoogte		

KLASSEBEVOEGDVERKLARING WATER	PRAKTISCHE OPLEIDING	VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF VOOR EEN KLASSEBEVOEGDVERKLARING
Manoeuvres/procedures	Initialen van de instructeur na voltooiing van de opleiding	Initialen van de examinator na voltooiing test
4.7. Landing op stil water Landing op ruw water		
4.8. contact met ATC — naleving, R/T-procedures		
SECTIE 5		
5 Abnormale en noodprocedures (Deze sectie mag worden gecombineerd met secties 1 t/m 4.)		
5.1. Afgebroken start bij een redelijke snelheid		
5.2. Gesimuleerde motorstoring na opstijgen (alleen één-motorige vleugelvliegtuigen)		
5.3. Gesimuleerde noodlanding zonder vermogen (alleen éénmotorige vleugelvliegtuigen)		
5.4. Gesimuleerde noodgevallen: i) brand of rook tijdens de vlucht; en ii) systeemstoringen, waar van toepassing		
5.5. contact met ATC — naleving, R/T-procedures		
SECTIE 6		
6 Gesimuleerde asymmetrische vlucht (Deze sectie mag worden gecombineerd met secties 1 t/m 5.)		
6.1. Gesimuleerde motorstoring gedurende de start (op veilige hoogte, tenzij uitgevoerd in een FFS en FNPT II)		
6.2. Afzetten en herstarten van de motor (alleen ME-vaardigheidstest)		
6.3. Asymmetrische nadering en doorstart		
6.4. Asymmetrische nadering en landing, waarbij het vliegtuig volledig tot stilstand wordt gebracht		
6.5. contact met ATC — naleving, R/T-procedures		

C. Specifieke eisen voor de categorie helikopters

1. In het geval van een vaardigheidstest of bekwaamheidsproef voor typebevoegdverklaringen en de ATPL moeten de kandidaten slagen voor secties 1 t/m 4 en 6 (indien van toepassing) van de vaardigheidstest of bekwaamheidsproef. Wanneer kandidaten zakken voor meer dan 5 items moeten zij de volledige test of proef opnieuw afleggen. Kandidaten die voor 5 items of minder zakken, moeten die items opnieuw afleggen. Wanneer kandidaten zakken voor een item van de herkansingstest of -proef of voor items waarvoor zij reeds waren geslaagd, moeten zij de volledige test of proef opnieuw afleggen. Alle secties van de vaardigheidstest of bekwaamheidsproef moeten binnen de zes maanden zijn voltooid.
2. In het geval van een bekwaamheidsproef voor een IR moeten de kandidaten slagen voor sectie 5 van de bekwaamheidsproef. Wanneer kandidaten zakken voor meer dan 3 items moeten zij de volledige sectie 5 opnieuw afleggen. Kandidaten die voor 3 items of minder zakken, moeten die items opnieuw afleggen. Wanneer kandidaten zakken voor een item van de herkansingproef, of voor andere items van sectie 5 waarvoor zij reeds waren geslaagd, moeten zij de volledige proef opnieuw afleggen.

TOEGESTANE AFWIJKINGEN BIJ DE VLIEGTEST

3. Kandidaten dienen blijk te geven van de vaardigheid om:
 - a) de helikopter binnen zijn limieten te bedienen;
 - b) alle manoeuvres soepel en nauwkeurig uit te voeren;
 - c) blijk te geven van goed inzicht en vliegerschap
 - d) luchtvaartkundige kennis toe te passen;
 - e) te allen tijde de helikopter onder controle te houden zodat 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 de kenmerken voor het vlieggedrag en de prestaties van de gebruikte helikopter.

a) Limieten tijdens het IFR-vliegen

Hoogte

in het algemeen	± 100 voet
initiëren van doorstart op beslissingshoogte/-altitude	+ 50 voet/- 0 voet
minimale dalingshoogte/MAP/altitude	+ 50 voet/- 0 voet

Volgen van grondkoersen

m.b.v. radiohulpmiddelen ± 5°

Voor hoekafwijkingen

2D (LNAV) en 3D (LNAV/VNAV) „lineaire” zijdelingse afwijkingen De koerslijnfout/-afwijking wordt onder normale omstandigheden beperkt tot ± ½ van de RNP-waarde die aan de procedure verbonden is. Korte afwijkingen van die norm met een maximum van eenmaal de RNP-waarde zijn toegestaan.

3D lineaire verticale afwijkingen (bv. RNP APCH (LNAV/VNAV) met gebruik van BaroVNAV) nooit meer dan – 75 voet onder het verticale profiel, en niet meer dan + 75 voet boven het verticale profiel op of onder 1 000 voet boven het luchtvaartterrein.

Omschrijving

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

Toerental	
alle motoren in werking	± 5 knopen
met gesimuleerde motorstoring	+ 10 knopen/- 5 knopen
b) Limieten tijdens het VFR-vliegen	
Hoogte	
in het algemeen	± 100 voet
Omschrijving	
Normale vluchtuitvoeringen	± 5°
Abnormale vluchtuitvoeringen/noodgevallen	± 10°
Toerental	
in het algemeen	± 10 knopen
Met gesimuleerde motorstoring	+ 10 knopen/-5 knopen
Gronddrift	
T.O. stilhangen (hoveren) I.G.E.	± 3 voet
Landing	± 2 voet (met 0 voet achterwaartse of zijwaartse vlucht)

INHOUD VAN DE OPLEIDING/VAARDIGHEIDSTEST/BEKWAAMHEIDSPROEF

ALGEMEEN

5. De onderstaande symbolen betekenen het volgende:

P = opgeleid als PIC voor de afgifte van een typebevoegdverklaring voor éénvlieger-gecertificeerde helikopters (SPH) of opgeleid als PIC of tweede piloot en als PF en PNF voor de afgifte van een typebevoegdverklaring voor meervlieger-gecertificeerde helikopters (MPH).

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

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

FFS = volledige vluchtnabootser (FFS)

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 een 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:
- de kwalificatie van de FSTD zoals uiteengezet in de desbetreffende vereisten van bijlage VI (Deel-ARA) en bijlage VII (deel-ORA);
 - de kwalificaties van de instructeur en examiner;
 - het totaal aan FSTD-opleiding waarin de opleiding voorziet;
 - de kwalificaties en voorgaande ervaring op soortgelijke types van de piloten in opleiding; en
 - het totaal aan pilootervaring 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/ÉÉNPILOOT-GECEERTIFICEERDE HELIKOPTERS		PRAKTISCHE OPLEIDING			VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF	
		FSTD	H	Initialen van instructeur na voltooiing van de opleiding	Beproefd in FSTD of H	Initialen van de examiner na voltooiing test
SECTIE 1 — Voorbereidingen en controles vóór de vlucht						
1.1	Uitwendige visuele inspectie van de helikopter; locatie van elk item en doel van de inspectie		P		M (indien uitgevoerd in de helikopter)	
1.2	Inspectie van de cockpit	P	—>		M	
1.3	Startprocedures, controle van radio- en navigatie-uitrusting, selectie en instelling van navigatie- en communicatiefrequenties	P	—>		M	
1.4	Taxiën/luchttaxiën in overeenstemming met ATC-instructies of op aanwijzing van een instructeur	P	—>		M	
1.5	Procedures en controles vóór de start	P	—>		M	
SECTIE 2 — Vliegmanoeuvres en —procedures						
2.1	Starts (diverse profielen)	P	—>		M	
2.2	Starts & landingen op glooiingen of met dwarswind	P	—>			
2.3	Start met maximale startmassa (werkelijke of gesimuleerde maximale startmassa)	P	—>			
2.4	Start met gesimuleerde motorstoring kort voor het bereiken van TDP of DPATO	P	—>		M	
2.4.1.	Start met gesimuleerde motorstoring kort na het bereiken van TDP of DPATO	P	—>		M	
2.5	Bochten tijdens klimvlucht en daalvlucht naar opgegeven koersen	P	—>		M	
2.5.1.	Bochten met 30° dwarshelling, 180° tot 360° linksom en rechtsom, uitsluitend op instrumenten	P	—>		M	
2.6	Daling in autorotatie	P	—>		M	
2.6.1.	Voor éénmotorige helikopters (SEH) landing in autorotatie of voor meermotorige helikopters (MEH)	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	

MEERPILOOT/ÉENPILOOT-GE CERTIFICEERDE HELIKOPTERS		PRAKTISCHE OPLEIDING			VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF	
Manoeuvres/procedures		FSTD	H	Initialen van instructeur na voltooiing van de opleiding	Beproefd in FSTD of H	Initialen van de examiner na voltooiing test
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 moeten minstens 3 items worden gekozen
3.1	Motor	P	—>			
3.2	Airconditioning (verwarming, ventilatie)	P	—>			
3.3	Pitot-/statisch systeem	P	—>			
3.4	Brandstofsysteem	P	—>			
3.5	Elektrisch systeem	P	—>			
3.6	Hydraulisch systeem	P	—>			
3.7	Besturings- en trimsysteem	P	—>			
3.8	Systeem ter voorkoming van ijsafzetting en ijsverwijdering	P	—>			
3.9	Automatische piloot/stuurcommandosysteem	P	—>			
3.10	Stabiliteitvergroten de apparatuur	P	—>			
3.11	Weerradar, radiohoogtemeter, transponder	P	—>			
3.12	Gebieds navigatiesysteem	P	—>			
3.13	Landingsgestel	P	—>			
3.14	APU	P	—>			
3.15	Radio, navigatie-uitrusting, instrumenten en vluchtregelsysteem	P	—>			
DEEL 4 — Abnormale en noodprocedures						
4	Abnormale en noodprocedures				M	Uit deze sectie moeten minstens 3 items worden gekozen
4.1	Brandbestrijdingsoefeningen (waaronder evacuatie indien van toepassing)	P	—>			
4.2	Rookbeheersing en -verwijdering	P	—>			
4.3	Motorstoringen, uitzetten en herstarten op veilige hoogte	P	—>			
4.4	Brandstof lozen (gesimuleerd)	P	—>			

MEERPILOOT/ÉENPILOOT-GECEERTIFICEERDE HELIKOPTERS		PRAKTISCHE OPLEIDING			VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF	
		FSTD	H	Initialen van instructeur na voltooiing van de opleiding	Beproefd in FSTD of H	Initialen van de examiner na voltooiing test
4.5	Manoeuvres/procedures Storing van staartrotorbesturing (indien van toepassing)	P	—>			
4.5.1.	Uitvallen van staartrotor (indien van toepassing)	P	Voor deze oefening mag geen helikopter worden gebruikt			
4.6	Uitval van een bemanningslid — enkel MPH	P	—>			
4.7	Storingen in de aandrijving	P	—>			
4.8	Andere noodprocedures zoals uiteengezet in het betreffende vlieghandboek	P	—>			
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	3D-operaties tot aan een DH/A van 200 voet (60 m) of tot aan hogere minima indien noodzakelijk voor de naderingsprocedure	P*	—>*			
5.4.1.	Handmatig, zonder stuurcommandosysteem. Opmerking: Volgens het vlieghandboek kan voor RNP APCH-procedures het gebruik van de automatische piloot of het stuurcommandosysteem noodzakelijk zijn. Bij de keuze van de handmatig te vliegen procedure wordt met die beperkingen rekening gehouden (kies, bijvoorbeeld, een ILS voor 5.4.1 in het geval van een dergelijke beperking in het vlieghandboek).	P*	—>*		M*	
5.4.2.	Handmatig, met stuurcommandosysteem	P*	—>*		M*	
5.4.3.	Met gekoppelde automatische piloot	P*	—>*			
5.4.4.	Handmatig, met één motor gesimuleerd buiten werking; motorstoring moet worden gesimuleerd tijdens de eindnadering vóór het passeren van 1 000 voet boven het luchtvaartterrein tot aan het landingsdoelpunt of totdat de afgebroken-naderingsprocedure is voltooid.	P*	—>*		M*	
5.5	2D-vluchtuitvoeringen tot aan de MDA/H	P*	—>*		M*	

MEERPILOOT/ÉENPILOOT-GE CERTIFICEERDE HELIKOPTERS		PRAKTISCHE OPLEIDING			VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF	
		FSTD	H	Initialen van instructeur na voltooiing van de opleiding	Beproefd in FSTD of H	Initialen van de examiner na voltooiing test
5.6	Doorstart met alle motoren in werking bij het bereiken van de DA/H 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/H 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	—>			

D. Specifieke eisen voor de categorie powered-lift luchtvaartuigen

- In het geval van vaardigheidstests of bekwaamheidsproeven voor typebevoegdverklaringen voor powered-lift luchtvaartuigen moeten de kandidaat slagen voor secties 1 t/m 5 en 6 (indien van toepassing) van de vaardigheidstest of bekwaamheidsproef. Wanneer kandidaten zakken voor meer dan 5 items moeten zij de volledige test of proef opnieuw afleggen. Kandidaten die voor 5 items of minder zakken, moeten die items opnieuw afleggen. Wanneer kandidaten zakken voor een item van de herkansingstest of -proef of voor items waarvoor zij reeds waren geslaagd, moeten zij de volledige test of proef opnieuw afleggen. Alle secties van de vaardigheidstest of bekwaamheidsproef moeten binnen de zes maanden zijn voltooid.

TOEGESTANE AFWIJINGEN BIJ DE VLIEGTEST

- Kandidaten dienen blijk te geven van de vaardigheid om:
 - het powered-lift luchtvaartuig binnen zijn limieten te bedienen;
 - alle manoeuvres soepel en nauwkeurig uit te voeren;
 - blijk te geven van goed inzicht en vliegerschap
 - luchtvaartkundige kennis toe te passen;
 - te allen tijde het powered-lift luchtvaartuig onder controle te houden zodat op geen enkel moment twijfel bestaat over de succesvolle afloop van een procedure of manoeuvre;
 - procedures voor de onderlinge samenwerking van de bemanning en procedures voor de uitval van een bemanningslid te begrijpen en toe te passen; en
 - effectief met de andere bemanningsleden te communiceren.
- De onderstaande limieten zijn van toepassing, met een marge voor turbulente weersomstandigheden en de kenmerken voor het hanteren en de prestaties van het gebruikte powered-lift luchtvaartuig.

a) Limieten tijdens het IFR-vliegen

Hoogte

in het algemeen	± 100 voet
initiëren van doorstart op beslissingshoogte/-altitude	+ 50 voet/- 0 voet
minimale dalingshoogte/-altitude	+ 50 voet/- 0 voet
Volgen van grondkoersen	
m.b.v. radiohulpmiddelen	± 5°

Precisienadering	halve schaaluitslag, azimut en glijpad
Omschrijving	
Normale vluchtuitvoeringen	± 5°
Abnormale vluchtuitvoeringen/noodgevallen	± 10°
Toerental	
in het algemeen	± 10 knopen
Met gesimuleerde motorstoring	+ 10 knopen/- 5 knopen
b) Limieten tijdens het VFR-vliegen:	
Hoogte	
in het algemeen	± 100 voet
Omschrijving	
Normale vluchtuitvoeringen	± 5°
Abnormale vluchtuitvoeringen/noodgevallen	± 10°
Toerental	
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 piloot en als PF en PM ten behoeve van de afgifte van een typebevoegdverklaring, voor zover toepasselijk

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

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

FFS = volledige vluchtnabootser (FFS)

FTD = vliegopleidingshulpmiddel

OTD = Andere opleidingshulpmiddel

PL = Powered-lift luchtvaartuig

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

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

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. Voor praktijkopleiding en tests worden FSTD's gebruikt als zij 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 de desbetreffende vereisten van bijlage VI (Deel-ARA) en bijlage VII (deel-ORA); en

b) de kwalificaties van de instructeur.

CATEGORIE POWERED-LIFT LUCHTVAARTUIGEN		PRAKTISCHE OPLEIDING				VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF		
Manoeuvres/procedures		OTD	FTD	FFS	PL	Initialen van de instructeur na voltooiing van de opleiding	Beproefd in FFS PL	Initialen van de examinerator na voltooiing test
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 (korte start en landing, STOL, en verticale start en landing, VTOL), ook bij 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; en — tijdens operaties op grondniveau.		P	—>			M	
2.3.2.	Start met gesimuleerde motorstoring na het beslissingspunt: tijdens operaties op een startbaan; tijdens operaties op een verhoogde helihaven; en tijdens operaties op grondniveau.		P	—>			M	
2.4	Daling in autorotatie in helikoptermodus naar de grond (voor deze oefening mag geen luchtvaartuig worden gebruikt)	P	—>	—>			M FFS alleen	
2.4.1.	Daling met windmilling in vleugelvliegtuigmodus (voor deze oefening mag geen luchtvaartuig worden gebruikt)		P	—>			M FFS alleen	

CATEGORIE POWERED-LIFT LUCHTVAARTUIGEN		PRAKTISCHE OPLEIDING					VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF	
Manoeuvres/procedures		OTD	FTD	FFS	PL	Initialen van de instructeur na voltooiing van de opleiding	Beproefd in FFS PL	Initialen van de examiner na voltooiing test
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; en — tijdens operaties 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	—>	—>				
3.2	Onder druk zetten en airconditioning (verwarming, ventilatie)	P	—>	—>				
3.3	Pitot-/statisch systeem	P	—>	—>				
3.4	Brandstofsysteem	P	—>	—>				
3.5	Elektrisch systeem	P	—>	—>				
3.6	Hydraulisch systeem	P	—>	—>				
3.7	Besturings- en trimsysteem	P	—>	—>				
3.8	Systeem ter voorkoming van ijsafzetting en ijsverwijdering, voorruitverwarming (indien aanwezig)	P	—>	—>				
3.9	Automatische piloot/stuurcommandosysteem	P	—>	—>				
3.10	Apparatuur voor het waarschuwen voor of het vermijden van overtrekken, en apparatuur ter verbetering van de stabiliteit	P	—>	—>				
3.11	Weerradar, radiohoogtemeter, transponder, grondnaderingswaarschuwingssysteem (indien aanwezig)	P	—>	—>				

CATEGORIE POWERED-LIFT LUCHTVAARTUIGEN		PRAKTISCHE OPLEIDING					VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF	
Manoeuvres/procedures		OTD	FTD	FFS	PL	Initialen van de instructeur na voltooiing van de opleiding	Beproefd in FFS PL	Initialen van de examiner na voltooiing test
3.12	Landingsgestel	P	————>	————>				
3.13	APU	P	————>	————>				
3.14	Radio, navigatie-uitrusting, instrumenten en vluchtregelsysteem	P	————>	————>				
3.15	Klepsysteem	P	————>	————>				
DEEL 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	Brandbestrijdingsoefeningen, vrachtruim, cockpit en elektrische branden inclusief evacuatie indien van toepassing	P	————>	————>				
4.2	Rookbeheersing en -verwijdering	P	————>	————>				
4.3	Motorstoringen, afzetten en herstarten van de motor (voor deze oefening mag geen luchtvaartuig worden gebruikt) met inbegrip van „één uitgeschakelde motor”-omzetting van helikopter naar luchtvaartuig en omgekeerd	P	————>	————>			FFS alleen	
4.4	Brandstof lozen (gesimuleerd, indien gepast)	P	————>	————>				
4.5	Windschering bij start en landing (voor deze oefening mag geen luchtvaartuig worden gebruikt)			P			FFS alleen	
4.6	Gesimuleerde cabinedrukstoring/nooddaling (voor deze oefening mag geen luchtvaartuig worden gebruikt)	P	————>	————>			FFS alleen	
4.7	ACAS-incident (voor deze oefening mag geen luchtvaartuig worden gebruikt)	P	————>	————>			FFS alleen	
4.8	Uitval van een bemanningslid	P	————>	————>				
4.9	Storingen in de aandrijving	P	————>	————>			FFS alleen	

CATEGORIE POWERED-LIFT LUCHTVAARTUIGEN		PRAKTISCHE OPLEIDING				VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF		
Manoeuvres/procedures		OTD	FTD	FFS	PL	Initialen van de instructeur na voltooiing van de opleiding	Beproefd in FFS PL	Initialen van de examiner na voltooiing test
4.10	Herstel uit volledige overtrek (vermogen aan en uit) of na activeren van overtrekwaarschuwingsapparaat in klimvlucht, kruisvlucht en naderingsconfiguratie (voor deze oefening mag geen luchtvaartuig worden gebruikt)	P	—>	—>			FFS alleen	
4.11	Andere noodprocedures zoals uiteengezet in het betreffende vlieghandboek	P	—>	—>				
SECTIE 5 — Procedures voor instrumentvliegen (uit te voeren in IMC of gesimuleerde IMC)								
5.1	Instrumentenstart: overgang naar instrumentvliegen is vereist zo spoedig mogelijk na het loskomen	P*	—>*	—>*				
5.1.1.	Gesimuleerde motorstoring tijdens de start na het beslissingspunt	P*	—>*	—>*			M*	
5.2	Naleven van vertrek- en aankomstroutes en ATC-instructies	P*	—>*	—>*			M*	
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 vaardigheidstest)	
5.4.2.	Handmatig, met stuurcommandosysteem	P*	—>*	—>*				
5.4.3.	Met gebruik van automatische piloot	P*	—>*	—>*				
5.4.4.	Handmatig, met één 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 tot de volledige voltooiing van de afgebroken-naderingsprocedure	P*	—>*	—>*			M*	
5.5	niet-precisienadering tot aan de MDA/H	P*	—>*	—>*			M*	
5.6	Doorstart met alle motoren in werking bij het bereiken van de DA/H of MDA/MDH	P*	—>*	—>*				

CATEGORIE POWERED-LIFT LUCHTVAARTUIGEN		PRAKTISCHE OPLEIDING					VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF	
Manoeuvres/procedures		OTD	FTD	FFS	PL	Initialen van de instructeur na voltooiing van de opleiding	Beproefd in FFS PL	Initialen van de examiner na voltooiing test
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/H of MDA/MDH	P*					M*	
5.7	Autorotatie in IMC met vermogensherstel om te landen op startbaan alleen in helikoptermodus (voor deze oefening mag geen luchtvaartuig worden gebruikt)	P*	—>*	—>*			M* Alleen FFS	
5.8	Herstellen vanuit ongewone vliegstanden (hangt af van de kwaliteit van de FFS)	P*	—>*	—>*			M*	

SECTIE 6 — Extra autorisatie op een typebevoegdverklaring voor instrumentnaderingen tot aan een beslissingshoogte van minder dan 60 m (200 voet) (CAT II/III)

6	<p>Extra autorisatie op een typebevoegdverklaring voor instrumentnaderingen tot aan een beslissingshoogte van minder dan 60 m (CAT II/III).</p> <p>De volgende manoeuvres en procedures zijn de minimale opleidingseisen om instrumentnaderingen toe te staan tot een DH van minder dan 60 m (200 ft). Tijdens de volgende instrumentnaderingen en afgebroken-naderingsprocedures moet gebruik worden gemaakt van alle uitrusting van het powered-lift luchtvaartuig die nodig is voor typecertificatie van instrumentnaderingen tot een DH van minder dan 60 m (200 ft).</p>							
6.1	Afgebroken start op minimaal toegestane RVR		P	—>			M*	
6.2	<p>ILS-naderingen:</p> <p>onder gesimuleerde instrumentvliegomstandigheden tot aan de van toepassing zijnde DH, gebruikmakend van vluchtgeleidingssysteem. Standaardprocedures voor onderlinge samenwerking van de bemanning moeten in acht worden genomen.</p>		P	—>	—>		M*	

CATEGORIE POWERED-LIFT LUCHTVAARTUIGEN		PRAKTISCHE OPLEIDING				VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF		
Manoeuvres/procedures		OTD	FTD	FFS	PL	Initialen van de instructeur na voltooiing van de opleiding	Beproefd in FFS PL	Initialen van de examiner na voltooiing test
6.3	Doorstart: na naderingen zoals aangegeven in 6.2 bij het bereiken van DH. De opleiding moet tevens een doorstart bevatten t.g.v. (gesimuleerd) onvoldoende RVR, windschering, te grote afwijking van naderingslimieten voor een succesvolle nadering door het luchtvaartuig, en grond-/boorduitrustingsdefect vóór het bereiken van DH en doorstart met gesimuleerd boorduitrustingsdefect.		P	—>	—>		M*	
6.4	Landing(en): met visuele referentie vastgesteld bij DH volgend op een instrumentnadering. Afhankelijk van het specifieke vluchtgeleidingssysteem, moet een automatische landing worden uitgevoerd.		P	—>			M*	
SECTIE 7 — Facultatieve uitrusting								
7	Gebruik van facultatieve uitrusting		P	—>	—>			

E. Specifieke eisen voor de categorie luchtschepen

- In het geval van vaardigheidstests of bekwaamheidsproeven voor typebevoegdverklaringen voor luchtschepen moeten de kandidaten slagen voor secties 1 t/m 5 en 6 (indien van toepassing) van de vaardigheidstest of bekwaamheidsproef. Wanneer kandidaten zakken voor meer dan 5 items moeten zij de volledige test of proef opnieuw afleggen. Kandidaten die voor 5 items of minder zakken, moeten die items opnieuw afleggen. Wanneer kandidaten zakken voor een item van de herkansingstest of -proef of voor items waarvoor zij reeds waren geslaagd, moeten zij de volledige test of proef opnieuw afleggen. Alle secties van de vaardigheidstest of bekwaamheidsproef moeten binnen de zes maanden zijn voltooid.

TOEGESTANE AFWIJKINGEN BIJ DE VLIEGTEST

- Kandidaten dienen blijk te geven van de vaardigheid om:
 - het luchtschip binnen zijn limieten te bedienen;
 - alle manoeuvres soepel en nauwkeurig uit te voeren;
 - blijk te geven van goed inzicht en vliegerschap
 - luchtvaartkundige kennis toe te passen;
 - 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;
 - procedures voor de onderlinge samenwerking van de bemanning en procedures voor de uitval van een bemanningslid te begrijpen en toe te passen; en
 - effectief met de andere bemanningsleden te communiceren.

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

a) **Limieten tijdens het IFR-vliegen:**

Hoogte

in het algemeen ± 100 voet

initiëren van doorstart op
beslissingshoogte/-altitude $+ 50$ voet/ $- 0$ voet

minimale dalingshoogte/altitude $+ 50$ voet/ $- 0$ voet

Volgen van grondkoersen

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

Precisienadering halve schaaluitslag, azimut en glijpad

Omschrijving

Normale vluchtuitvoeringen $\pm 5^\circ$

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

b) Limieten tijdens het VFR-vliegen:

Hoogte

in het algemeen ± 100 voet

Omschrijving

Normale vluchtuitvoeringen $\pm 5^\circ$

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

INHOUD VAN DE OPLEIDING/VAARDIGHEIDSTEST/BEKWAAMHEIDSPROEF

4. De onderstaande symbolen betekenen het volgende:

P = Opgeleid als PIC of tweede piloot en als PF en PM ten behoeve van de afgifte van een typebevoegdverklaring, voor zover toepasselijk.

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

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

FFS = volledige vluchtnabootser (FFS)

FTD = vliegopleidingshulpmiddel

OTD = Andere opleidingshulpmiddel

As = luchtschip

- a) Kandidaten voor de vaardigheidstest voor de afgifte van de typebevoegdverklaring voor luchtschepen moeten slagen voor secties 1 t/m 5 en, indien van toepassing, sectie 6.
- b) Kandidaten voor een verlenging of hernieuwde afgifte van de bekwaamheidsproef voor typebevoegdverklaring voor luchtschepen moeten slagen voor secties 1 t/m 5 en, indien van toepassing, sectie 6.
- 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. Voor praktijkopleiding en tests worden FSTD's gebruikt als zij 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 de desbetreffende vereisten van bijlage VI (Deel-ARA) en bijlage VII (deel-ORA); en

b) de kwalificaties van de instructeur.

LUCHTSCHIPCATEGORIE		PRAKTISCHE OPLEIDING					VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF	
Manoeuvres/procedures		OTD	FTD	FFS	As	Initialen van de instructeur na voltooiing van de opleiding	Beproefd in	Initialen van de examiner na voltooiing test
							FFS As	
SECTIE 1 — Voorbereidingen en controles vóór de vlucht								
1.1	Aan de vlucht voorafgaande 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	Afmeerprocedure en manoeuvreren boven de grond			P	—>		M	
1.5	Procedures en controles vóór de start	P	—>	—>	—>		M	
SECTIE 2 — Vliegmanoeuvres en —procedures								
2.1	Normaal VFR-startprofiel			P	—>		M	
2.2	Start met gesimuleerde motorstoring			P	—>		M	
2.3	Start met zwaarte > 0 (Zware T/O)			P	—>			
2.4	Start met zwaarte < 0 (Lichte T/O)			P	—>			
2.5	Normale klimprocedure			P	—>			
2.6	Klimmen naar drukhoogte			P	—>			
2.7	Drukhoogte herkennen			P	—>			
2.8	Vliegen op of in de buurt van de drukhoogte			P	—>		M	
2.9	Normale daling en nadering			P	—>			
2.10	Normaal VFR-landingsprofiel			P	—>		M	
2.11	Landing met zwaarte > 0 (zware landing)			P	—>		M	
2.12	Landing met zwaarte < 0 (lichte landing)			P	—>		M	
	Opzettelijk blanco gelaten							
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

LUCHTSCHIPCATEGORIE		PRAKTISCHE OPLEIDING					VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF	
		OTD	FTD	FFS	As	Initialen van de instructeur na voltooiing van de opleiding	Beproefd in	Initialen van de examinator na voltooiing test
FFS As								
	Manoeuvres/procedures							
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	Besturings- en trimsysteem	P	—>	—>	—>			
3.8	Ballonetsysteem	P	—>	—>	—>			
3.9	Automatische piloot/stuurcommandosysteem	P	—>	—>	—>			
3.10	Stabiliteitvergroten­de apparatuur	P	—>	—>	—>			
3.11	Weerradar, radiohoogtemeter, transponder, grondnaderingswaarschuwingssysteem (indien aanwezig)	P	—>	—>	—>			
3.12	Landingsgestel	P	—>	—>	—>			
3.13	APU	P	—>	—>	—>			
3.14	Radio, navigatie-uitrusting, instrumenten en vluchtregelsysteem	P	—>	—>	—>			
	Opzettelijk blanco gelaten							
DEEL 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 drie items worden gekozen
4.1	Brandbestrijdingsoefeningen, vrachtruim, cockpit en elektrische branden inclusief evacuatie indien van toepassing	P	—>	—>	—>			
4.2	Rookbeheersing en -verwijdering	P	—>	—>	—>			
4.3	Motorstoringen, afzetten en herstarten van de motor: in specifieke vluchtfasen, inclusief meer­voudige motorstoring	P	—>	—>	—>			

LUCHTSCHIPCATEGORIE		PRAKTISCHE OPLEIDING					VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF	
Manoeuvres/procedures		OTD	FTD	FFS	As	Initialen van de instructeur na voltooiing van de opleiding	Beproefd in	Initialen van de examiner na voltooiing test
							FFS As	
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	—>	—>	—>			
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 één 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 tot de volledige voltooiing van de afgebroken-naderingsprocedure	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.5	niet-precisienadering tot aan de MDA/H	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.6	Doorstart met alle motoren in werking bij het bereiken van de DA/H of MDA/MDH	P*	—>*	—>*	—>*			
5.6.1.	Overige procedures voor afgebroken naderingen	P*	—>*	—>*	—>*			

LUCHTSCHIPCATEGORIE		PRAKTISCHE OPLEIDING					VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF	
		OTD	FTD	FFS	As	Initialen van de instructeur na voltooiing van de opleiding	Beproefd in	Initialen van de examinator na voltooiing test
FFS As								
5.6.2.	Doorstart met een motor gesimuleerd buiten werking bij het bereiken van de DA/H 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 (200 voet) (CAT II/III)

6	<p>Extra autorisatie op een typebevoegdverklaring voor instrumentnaderingen tot aan een beslissingshoogte van minder dan 60 m (200 ft) (CAT II/III).</p> <p>De volgende manoeuvres en procedures zijn de minimale 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 luchtschip die nodig is voor typecertificatie van instrumentnaderingen tot een DH van minder dan 60 m (200 ft).</p>							
6.1	Afgebroken start op minimaal toegestane RVR		P	—>			M*	
6.2	<p>ILS-naderingen:</p> <p>onder gesimuleerde instrumentvliegomstandigheden tot aan de van toepassing zijnde DH, gebruikmakend van vluchtgeleidingssysteem. SOP's voor onderlinge samenwerking van de bemanning moeten in acht worden genomen.</p>		P	—>			M*	
6.3	<p>Doorstart</p> <p>Na naderingen zoals aangegeven in 6.2 bij het bereiken van DH.</p> <p>De opleiding moet tevens een doorstart bevatten t.g.v. (gesimuleerd) onvoldoende RVR, windschering, te grote afwijking van naderingslimieten voor een succesvolle nadering door het luchtvaartuig, en grond-/boorduitrustingsdefect vóór het bereiken van DH en doorstart met gesimuleerd boorduitrustingsdefect.</p>		P	—>			M*	

LUCHTSCHIPCATEGORIE		PRAKTISCHE OPLEIDING					VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF	
						Initialen van de instructeur na voltooiing van de opleiding	Beproefd in	Initialen van de examiner na voltooiing test
Manoeuvres/procedures		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
6.4	Landing(en): met visuele referentie vastgesteld bij DH volgend op een instrumentnadering. Afhankelijk van het specifieke vluchtgeleidingsstelsel, moet een automatische landing worden uitgevoerd		P	—>				M*
SECTIE 7 — Facultatieve uitrusting								
7	Gebruik van facultatieve uitrusting		P	—>”				