

# Basisinformatie omtrent de EU-FCL Zweefvliegvergunningen

15-03-2013



- *Deze presentatie werd opgesteld op basis van beschikbare gegevens per 28 februari 2013.  
Het is een samenvatting van de hoofdlijnen van deze nieuwe regelgeving, evenwel zonder in kleinste details te treden.  
Wijzigingen zijn steeds mogelijk.  
Alleen de officiële wetgeving is bindend.*
- *Een brochure is beschikbaar voor verspreiding in de clubs alsook op de website.*

© Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs vzw

Secretariaat: Termikkelaan 9, 2530 Boechout - Tel.: 03/454 33 34 - Fax: 03/454 33 88 - E-mail: [info@lvzc.be](mailto:info@lvzc.be)

[www.zweefvliegen.be](http://www.zweefvliegen.be)

# 1. Enkele afkortingen (1)

---

- AME Aero Medical Examiner - erkende geneesheer
- ATO Approved Training Organisation - erkende opleidingsinstelling
- CA Competent Authority  
door de lidstaat aangeduide autoriteit
- Class 2 MED Medische verklaring horende bij een SPL
- DGLV Directoraat-generaal Luchtvaart
- FI Flight Instructor
- FE Flight Examiner
- FIE Flight Instructor Examiner

## 1. Enkele afkortingen (2)

---

- LAPL Light Aircraft Pilot Licence
- LAPL (S) Light Aircraft Pilot Licence-Sailplanes
- LAPL MED Medische verklaring horende bij de LAP(S)
- Part FCL Flight Crew Licensing - EU-voorschriften vergunningen en opleiding
- PIC Pilot in Command
- SPL Sailplane Pilot Licence
- TMG Touring Motor Glider

# 1. Enkele definities (1)

---

- Aircraft/luchtvaartuig:  
alles omvattende omschrijving, dus zowel motorvliegtuig (prop/jet), helikopter, ballon, zweefvliegtuig, luchtschip,
- Sailplane/zweefvliegtuig:  
zweefvliegtuig zonder motor
- Powered Sailplane/zweefvliegtuig met hulpmotor:  
omvat de turbo's en de zelfstarters  
maar niet de TMG's

## Enkele definities (2)

---

- Touring Motor Glider:  
de zelfstarter waarbij de motor/schroef niet naar binnen kan worden weg geklapt. De TMG kan gevlogen worden met ofwel een zweefvliegvergunning, SPL of LAPL(S) ofwel een motorvliegvergunning.
- Skill test:  
Praktisch examen om de vergunning/bevoegdheid te bekomen
- Proficiency check:  
Praktische ervaringscheck om een vergunning/bevoegdheid te behouden

## 2. Wetgevend kader (1)

---

### **EU-Regelgeving:**

De volledige regelgeving is opgenomen in de volgende ‘Verordeningen’ (‘Regulations’) van kracht in alle EU-lidstaten + Noorwegen, IJsland, Zwitserland en Lichtenstein.

- Reg. 216/2008 dd. 20-12-2008 – de zgn. ‘Basic Regulation’

- Reg. 1178/2001 dd. 25-11-2011

aangevuld met

- Reg. 290/2012 dd. 05-04-2012:

met de titel

**“Technical Requirements & Administrative Procedures  
related to Civil Aviation Air Crew”**

## 2. Wetgevend kader (2)

---

De volgende onderdelen zijn voor ons van toepassing:

- Annex I - **Part FCL** Flight Crew Licensing
- Annex IV - **Part MED** Medical Requirements
- Annex VII - **Part ORA** Organisation Requirements  
met het deel Approved Training Organisation – ATO

+ de begeleidende documenten:

‘Acceptable Means of Compliance (**AMC**)

en

‘Guidance Material’ (**GM**)

### 3. Wat zijn de belangrijkste wijzigingen? (1)

---



- De zweefvliegvergunning en eventuele bevoegdverklaringen worden voortaan uitgereikt door het DGLV.
- Alle examens zullen ook door of onder toezicht van het DGLV worden afgenomen.
- De “Oefenvergunning” bestaat niet meer, deze wordt vervangen door een opleidingsdossier in de opleidingsinstelling.

### 3. Wat zijn de belangrijkste wijzigingen? (2)

---



- Er worden twee zweefvliegvergunningen ingevoerd:
  - de “**Light Aircraft Pilot Licence - Sailplanes**” - **LAPL (S)**
  - de “**Sailplane Pilot Licence**” - **SPL**
- Hierop aansluitend zijn er ook twee medische verklaringen
  - de “**LAPL MED**” voor de **LAPL(S)**
  - de “**Klasse 2**” voor de **SPL**  
(uiteraard is een Klasse 1-certificaat ook goed)
- Deze medische verklaringen mogen alleen nog door ‘Aero Medical Examiners’ (AME’s) worden afgeleverd, die erkend zijn door het DGLV.

### 3. Wat zijn de belangrijkste wijzigingen? (3)

---



- Geen minimum leeftijd vastgelegd om de opleiding te mogen beginnen, maar de kandidaat moet minstens
  - 14 jaar zijn voor de eerste solo vlucht
  - 16 jaar voor het behalen van de vergunning
- Alle opleidingen (theorie en praktijk) moeten worden gevolgd in een door het DGLV erkende opleidingsinstelling (Approved Training Organisation - ATO).
- Als vergunninghouder mag men een passagier meenemen van zodra men minstens 10 u vlucht of 30 starts heeft gemaakt als PIC na het bekomen van de vergunning.
- De houder van een SPL kan onder bepaalde voorwaarden actief zijn in commerciële activiteiten en mag hiervoor een 'remuneratie' (vergoeding) ontvangen.

### 3. Wat zijn de belangrijkste wijzigingen? (4)

---



- De houder van een LAPL(S) of een SPL kan, mits extra opleiding, de bevoegdheid bekomen om met een TMG te vliegen.
- De vliegvergunning is 'Valid for Life', dus levenslang, **maar ... men moet voor elke vlucht zelf nagaan of men voldoet aan de permanente ervaringseisen!!**

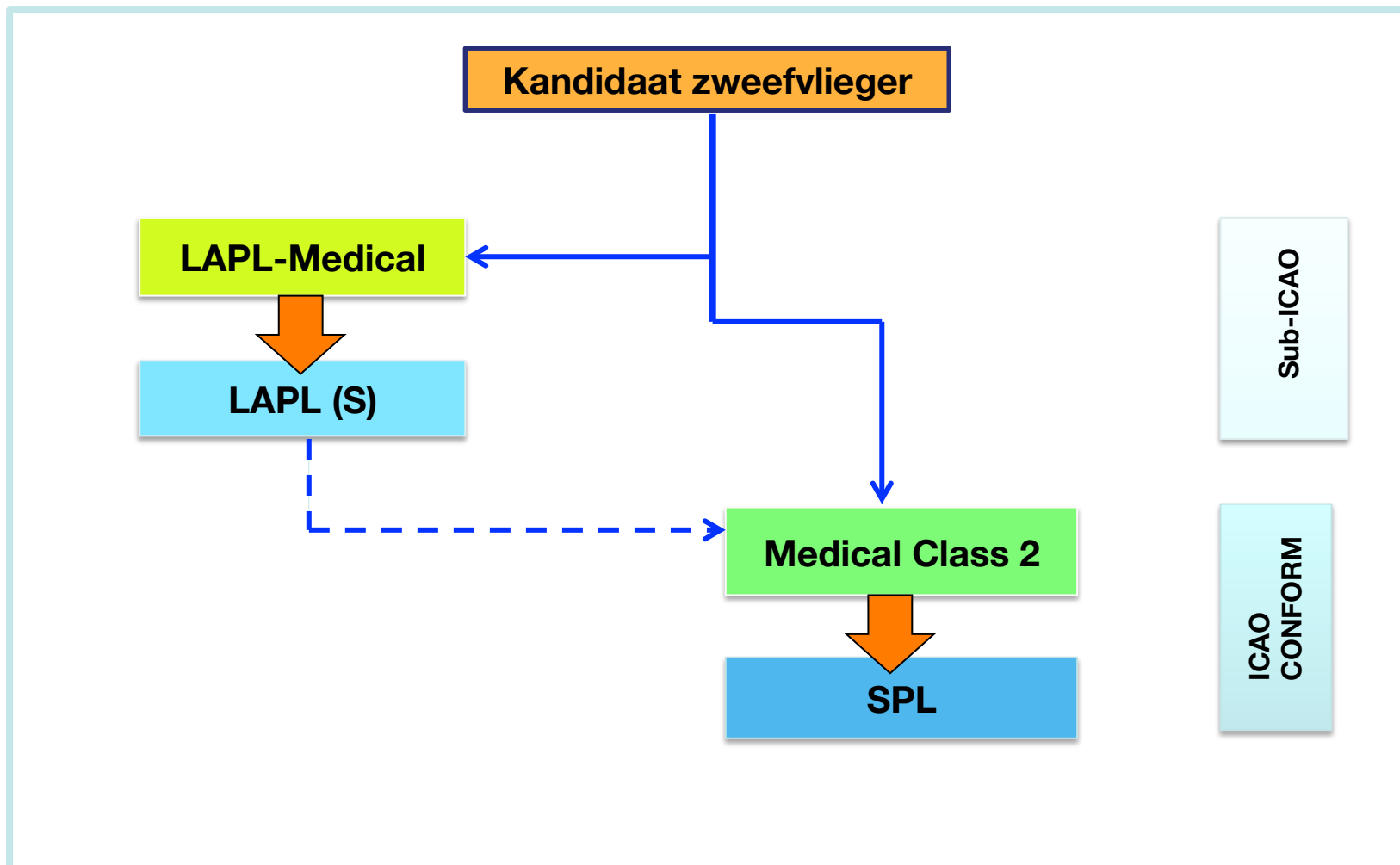
### 3. Wat zijn de belangrijkste wijzigingen? (5)

---



- Raadpleeg Part FCL en de bijhorende AMC en GM zoals hoger vermeld voor de volledige regelgeving.
- De club beschikt over de volledige officiële publicaties alsook een publicatie van de European Gliding Union met een bundeling van de hoofdstukken/paragrafen die betrekking hebben op de LAPL(S), SPL, TMG, FI, FE/FIE, alsook een beknopt overzicht.
- **Belangrijk:**  
De KBAC vliegvergunningen (en bijhorende procedures) blijven in voege tot op het ogenblik dat de vergunninghouder zijn document omwisselt. Vanaf dan gelden de nieuwe FCL-regels. De KBAC-Medische verklaringen blijven geldig tot hun vervalddag.

## 4. Onderscheid LAPL(S) – SPL (1)



## 4. Onderscheid LAPL-SPL - MED

### LAPL-Medical

- Geldig voor LAPL(S)
- Medisch onderzoek door/Verklaring afgeleverd door AME
- De criteria liggen lager dan de ICAO Medical Class 2 Standards
- Alleen geldig binnen de EU/EASA
  
- Geldigheidstermijn:
  - < 40 jaar: 60 maanden
  - > 40 jaar: 24 maanden

### Medical Class 2

- Geldig voor SPL
- Medisch onderzoek door/Verklaring afgeleverd door AME
- De criteria liggen lager dan de ICAO Medical Class 2 Standards
- Wereldwijd geldig
  
- Geldigheidstermijn:
  - < 40 jaar: 60 maanden
  - 40-50 jaar: 24 maanden
  - > 50 jaar: 12 maanden

## 4. Onderscheid LAPL-SPL

### LAPL (S)

- Opleiding in ATO
- Min. 16 j. bij afnemen van “Skill Test” (prakt. proef)
- Vliegen met
  - zweefvliegtuigen
  - zweefvliegtuigen met motor
  - TMG's
- Vliegen met passagier mits 10 uren of 30 starts als PIC
- Geen commerciële operaties, geen vergoeding
- Alleen geldig binnen EU/EASA

### SPL

- Opleiding in ATO
- Min. 16 j. bij afnemen van “Skill Test” (prakt. proef)
- Vliegen met
  - zweefvliegtuigen
  - zweefvliegtuigen met motor
  - TMG's
- Vliegen met passagier mits 10 uren of 30 starts als PIC
- Comm. operaties mogelijk (min. 75 u/200 starts als PIC + Prof Check)
- Wereldwijd geldig

## 4. Onderscheid LAPL(S) - SPL (2)

---

- N.B.

De houder van een LAPL(S) kan deze vergunning binnen de 24 m na het behalen, omzetten naar een SPL – zonder enige bijkomende test – mits het voorleggen van een Med. Class 2.

## 5. Permanente ervaringseisen (1)

---

- De vliegvergunningen LAPL(S) en SPL **“oneindig” geldig** en hebben ze dus geen vervaldatum, in tegenstelling tot de KBAC-vergunningen.
- **Maar ... de voorrechten van de vergunning zijn geldig op een “on rolling basis”.**  
**D.w.z. dat de houder van een vergunning de voorrechten slechts mag uitoefenen, wanneer hij voldoet aan de permanente ervaringseisen.**  
**Dit betekent dat de houder van een vergunning voor elke vlucht steeds moet nagaan of hij voldoet aan de volgende vereisten in de voorbije 24 maanden:**

## 5. Permanente ervaringseisen (2)

---

- ‘Sailplanes’ en ‘Powered Sailplanes’:
  1. Minstens 5 uren vlucht als PIC
  2. Minstens 15 starts/landingen uitgevoerd als PIC waarvan minstens 5 in elke verkregen startwijze
  3. Minstens 2 checkvluchten hebben gemaakt met een FI (Flight Instructor)
  
- Voor TMG’s:
  1. Minstens 12 uren vlucht als PIC
  2. Minstens één uur vlucht met een FI (Flight Instructor)

Indien men niet voldoet aan deze eisen, moet het eventueel tekort aan vluchturen en/of starts worden bijgewerkt hetzij

- a) In dubbel met een FI of onder toezicht van een FI.  
Tijdens zulke vluchten mag er geen passagier aan boord zijn.

of

- b) Door het afleggen van een ‘Proficiency Check’ met een FE (Flight Exam.)

## 5. Permanente ervaringseisen (3)

---

- Indien men een passagier wil meenemen aan boord:  
in de periode van de laatste 90 dagen voorafgaand aan de vlucht minstens  
3 starts/landingen hebben uitgevoerd met een zweefvliegtuig hetzij TMG.

## 6. Opleiding / Examinering (1)

---

### ▪ Algemeen

- Alle opleiding via ATO – zowel theorie als praktijk
- Nauwgezette opvolging is vereist
- Opleiding tot LAPL(S) en SPL is inhoudelijk gelijk
- Uitbreidingen zijn mogelijk:
  - Kunstvlucht
  - Vliegen met TMG
  - Opleiding van sleeppiloten
  - Opleiding van FI

## 6. Opleiding / Examinering (2)

---

### ▪ Theoretische opleiding

4 gemeenschappelijke vakken

→ voor alle LAPL/PPL

1. Luchtvaartwetgeving
2. Menselijke factoren
3. Meteo
4. VFR Communicatie

5 specifieke vakken voor

→ LAPL(S) en SPL:

5. Aerodynamica
6. Operationele procedures
7. Vluchtprestaties en planning
8. Technologie/uitrusting
9. Navigatie

## 6. Opleiding / Examinering (3)

---

### ▪ Theoretische opleiding

- Examen afleggen mits “Aanbeveling” van de ATO (12 m geldig!)
- Examen volledig af te leggen binnen de 18 m
- Bij één CA in één lidstaat
- Min. 75% in elk vak – herkansen is toegestaan (eventueel mits extra opleiding)
- Resultaat T-Examen blijft geldig voor 24 m
  - Coördinatie met praktische opleiding en examen!!

## 6. Opleiding / Examinering (4)

---

### ▪ **Praktische opleiding**

- 17 Opleidingsblokken
- Minstens 15 uur op 'sailplane' of 'powered sailplane'
  - 10 u instructie in dubbel met FI
  - 2 u solo onder toezicht van FI
  - 45 starts/landingen
  - solo XC-vlucht van 50 km  
of 100 km in dubbel met FI

Max. 7 u van de 15 u mag op TMG

## 6. Opleiding / Examinering (5)

---

- **Praktische examen:**
  - Afnomen door FE – erkend door het DGLV
  - Kandidaat zorgt voor de vluchtvoorbereiding (materiaal/docum.)
  - De kandidaat zal moeten aantonen dat hij
    - het toestel volledig beheerst en vliegt binnen de limieten
    - alle vliegmanoeuvres vlot en correct kan uitvoeren
    - de toestand steeds correct weet in te schatten en blijk geeft van “goed vliegerschap”
    - zijn verworven kennis weet te gebruiken.

## 6. Opleiding / Examinering (6)

---

### ▪ **Praktische examen:**

Het examen zal uit vier delen bestaan:

- de vluchtvoorbereiding
- de start (startwijze van de opleiding)
- de eigenlijke vlucht (coördinatie en controle over de snelheid, bochten in/uit, look-out, vliegen met grote aanvalshoek, overtrek en herstel, herkennen van tolvlucht en hoe deze voorkomen, steile bochten, voorkomen van aanvaringen, lokale navigatie)
- het circuit, nadering en landing.

Herkansen is mogelijk, al dan niet mits extra opleiding.

## 6. Startwijzen (1)

---

- De basis-startwijze is deze die tijdens de 'skill test' werd gebruikt.
- Andere startwijzen verwerven, mits bijkomende opleiding:
  - a) Sleepstart / zelfstart:  
5 vluchten in dubbel met een FI, vervolgens 5 vluchten solo onder toezicht van een FI  
Voor 'Zelfstart' mogen de vluchten in dubbel worden uitgevoerd met een TMG.
  - b) Lierstart:  
10 vluchten in dubbel met een FI, vervolgens 5 vluchten solo onder toezicht van een FI.

De verworven startwijzen worden in het logboek van de kandidaat ingeschreven door de FI.

## 6. Uitbreiding TMG

---

De bevoegdheid TMG kan zowel de LAPL(S) als voor de SPL, mits theoretische en praktische opleiding in een ATO:

- Bijkomende theoretische opleiding met vnl. motor-gebonden onderwerpen
- 6 uren vlucht waarvan
  - min. 4 uur in dubbel met een FI
  - 1 solo overlandvlucht van min. 150 km met een tussenlanding op een vliegveld vreemd van het thuisveld

Afsluitende 'Skill Test' FE (Flight Examiner),

(Praktische test + theoretische kennis mondeling wordt gecheckt)

## 6. Uitbreiding Kunstvlucht

---

- Min. ervaring 120 starts als PIC gemaakt na het behalen van de LAPL(S) of SPL.
- De opleiding moet in een ATO worden gevolgd en bestaat uit min. 5 uren of 20 vluchten.
- Er wordt geen examen afgenomen, de bevoegdheid wordt in het logboek ingeschreven door de FI.

## 7. Bevoegdheid 'Flight Instructor'

---

- De basisvoorwaarden, de opleiding, de voorrechten en wijze van beoordeling voor het bekomen van het certificaat van FI staan beschreven in **Part FCL-‘Subpart J - Instructors’**.
- De screening en opleiding verlopen ook via een ATO, de finale beoordeling wordt afgenomen door een DGLV-erkend FIE.
- Het certificaat van FI wordt uitgereikt door het DLGV voor een periode van drie jaar en is hernieuwbaar, mits voldoende instructie-activiteit en bijscholing ('refresher').

## 8. Bevoegdheid 'Flight Examiner'

---

- De basisvoorwaarden, noodzakelijke kennis en competenties, vorming, beoordeling en aanstelling zijn beschreven in **Part FCL-'Subpart K'**.
- Het certificaat van FE/FIE wordt uitgereikt door het DGLV voor een periode van drie jaar en is hernieuwbaar, mits voldoende examineringsactiviteit en bijscholing.

## 9. 'Approved Training Organisation'

---



De algemene ledenvergadering heeft op 26 september en 28 november 2012 besloten om met de aangesloten clubs één gezamenlijke opleidingsinstelling te vormen.

De voorbereidingen voor de oprichting van de LVZC-ATO zijn lopende.

## 10. Omzetting vliegvergunning (1)

---

### **KBAC-vergunning → SPL of LAPL(S):**

- Voor 8 april 2015 moet de KBAC-vergunning worden omgezet naar een EU-FCL-vergunning.
- De aanvrager moet de keuze maken: LAPL(S) of SPL.
- Aanvraagdossier uiterlijk op 15 januari 2015 indienen bij het DGLV.
- De algemene regel stelt dat elkeen de bevoegdheden die men heeft in het 'oude' systeem behoudt en deze aldus worden overgedragen in het FCL-systeem.

## 10. Omzetting vliegvergunning (2)

---

- Van zodra de KBAC-vergunning is omgezet naar een LAPL(S) of een SPL **MOETEN** de voorschriften van Part FCL worden gevolgd.  
(Zie hoofdstuk 5 'Permanente ervaringsvereisten').
  - Noodzakelijk op permanente wijze zijn logboek bij te houden!
  - Elke vergunninghouder moet er ook op toezien dat hij steeds over een geldige medische verklaring beschikt.
- **ZO NIET, kan men de voorrechten van de vergunning niet uitoefenen.**

## 10. Omzetting vliegvergunning (3)

---

- **De praktische schikkingen voor deze omzetting, zoals het tijdstip en de samenstelling van het dossier, zullen binnen de LVZC in overleg met de clubs worden besproken.**
- **Dit zal in parallel verlopen met de start van de LVZC-ATO.**
- **Verdere informatie volgt zo snel als mogelijk.**