



Basisinformatie omtrent de EU-FCL Zweefvliegvergunningen

Overzicht van gebruikte afkortingen:

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
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

Enkele definities/begrippen:

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

Touring Motor Glider: de zelfstarter waarbij de motor/schroef niet naar binnen kan worden weggekapt. 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

Dit is een informatieve brochure, opgesteld op basis van beschikbare gegevens per 28 februari 2013, waarin de hoofdlijnen van deze nieuwe regelgeving worden samengevat evenwel zonder in kleinste details te treden. Wijzigingen zijn steeds mogelijk. Alleen de officiële wetgeving is bindend.

© 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
www.zweefvliegen.be

Inhoud

1. Intro
2. Wetgevende basis
3. Wat zijn de belangrijkste wijzigingen?
4. Onderscheid EASA - FCL-vergunningen 'LAPL(S)' en 'SPL'
5. Permanente ervaringseisen
6. Overzicht van de opleiding voor de 'LAPL(S)' en 'SPL'
7. Bevoegdheid van 'Flight Instructor'
8. Bevoegdheid van 'Flight Examiner' en Flight Instructor Examiner'
9. Opleidingsinstelling - 'Approved Training Organisation - ATO'
10. Omzetting van de KBAC-Zweefvliegvergunning naar een Part FCL - 'LAPL(S)' of 'SPL'

1. Intro

Eind jaren negentig werd op Europees niveau besloten om de burgerluchtvaart in de EU-lidstaten op een eenvormige wijze te organiseren met de volgende uitgangspunten:

- een eengemaakte regelgeving voor de luchtvaart met bijzondere aandacht voor de veiligheid,
- werken met respect voor het milieu,
- vereenvoudigen van het vrije verkeer van personen, goederen en diensten.

Voor de realisatie werd in 2002 een eigen EU-Agentschap opgericht, met name het **European Aviation Safety Agency**, gevestigd in Keulen (DE).

Alle wetteksten worden, na goedkeuring door het EU-Parlement of door de EU-Commissie, gepubliceerd als 'Verordening' in het EU-Publicatieblad. Deze regelgeving wordt dan automatisch van kracht in alle EU-lidstaten, alsook in Noorwegen, Zwitserland, IJsland en Liechtenstein.

Deze verordeningen zijn beschikbaar in de verschillende talen van de EU.

Naast de eigenlijke wetteksten wordt door EASA ook nog ondersteunend materiaal gepubliceerd, nl.

- *Acceptable Means of Compliance (AMC)*, toelichting over de wijze(n) waarop men aan de regelgeving kan voldoen, en
- *Guidance Material*, bijkomende verduidelijking van de regels.

Deze documenten zijn alleen beschikbaar in het Engels.

Alle documenten kan je terugvinden op de website van EASA

<http://www.easa.europa.eu/regulations/regulations-structure.php>

of via de 'EURLEX' website, (<http://eur-lex.europa.eu/nl/index.htm>) waar je de originele alsook de geconsolideerde documenten kan opzoeken en downloaden.

Elke EU-lidstaat moet één of meerdere bevoegde instantie(s) aanduiden. In de Engelse teksten spreekt men over de 'Competent Authority' (CA). In België heeft men beslist dat er slechts één bevoegde instantie is, nl. FOD-Mobiliteit - Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV). Vermits het regelgevend werk op EU-niveau wordt uitgevoerd, blijven alleen de uitvoerende en controlerende taken behouden voor het DGLV.

Het algemeen kader van de EU-wetgeving voor de burgerluchtvaart is opgenomen in de zgn. '*Basic Regulation*' of Verordening Nr. 216/2008. Hieraan gekoppeld zijn de verschillende bijlagen ('Annexes') met de specifieke regelgeving voor een bepaalde materie, zoals de ontwikkeling en productie, het onderhoud en de luchtwaardigheid, vliegvergunningen en medische criteria, opleiding, ...

In de Engelse versie spreekt men van "Part 21, -M, -66, -FCL, -MED, ORA, ..."

Belangrijk:

De EU-regelgeving heeft alleen betrekking op motorvliegtuigen, helikopters, luchtschepen, ballons en zweefvliegtuigen.

Alle andere luchtvaarttuigen blijven onder de verantwoordelijkheid van de respectievelijke lidstaat. bv. microlights, de zgn. Annex-II toestellen (toestellen die geen EASA Type Certificate hebben).

2. Wetgevende basis voor de vliegvergunningen

Op 25 november 2011 werd de EU-Commission Regulation No 1178/2011 gepubliceerd, en op 5 april 2012 aangevuld met Regulation No 290/2012, met de titel

“Technical Requirements and Administrative Procedures Related to Civil Air Crew”.

(omvattende de vereisten voor opleiding, examinering voor het behalen van de diverse vliegvergunningen en bevoegdheden voor piloten en cabinepersoneel, alsook de medische vereisten voor dit vliegend personeel en de geneesheren die het toezicht moeten uitvoeren, alsook de opdrachten voor de bevoegde instanties).

De volgende bijlagen zijn voor ons van toepassing:

- Annex I - Part FCL - Flight Crew Licensing
→ Vereisten voor de theoretische en praktische opleiding en examinering voor de diverse vliegvergunningen (om ze te bekomen en te behouden)
- Annex IV - Part MED - Medical Requirements
→ Medische criteria, wijze van onderzoek
- Annex VII - Part ORA - Organisation Requirements - in het bijzonder het deel ‘Approved Training Organisation’
→ Hoe de opleiding moet worden georganiseerd.

De invoering van deze nieuwe EU-regelgeving start in België **op 8 april 2013**.

Meer informatie omtrent de omzetting van de huidige KBAC-vergunning naar een Part FCL-vergunning vind je in hoofdstuk 9.

3. Wat zijn de belangrijkste veranderingen?

- 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.
- Er worden twee zweefvliegvergunningen ingevoerd:
 - 1) de **“Light Aircraft Pilot Licence - Sailplanes” - LAPL (S)**
 - 2) de **“Sailplane Pilot Licence” - SPL**
- Hierop aansluitend zijn er ook twee medische verklaringen
 - 1) de **“LAPL MED” voor de LAPL(S)**
 - 2) 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.

- Er is geen minimumleeftijd vastgelegd om de opleiding te mogen beginnen, maar de kandidaat moet minstens 14 jaar zijn voor het uitvoeren van de eerste solo vlucht. Voor het bekomen van de vergunning blijft de minimum leeftijd 16 jaar.
- 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.
- 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.

Hierna volgt een beknopte toelichting.

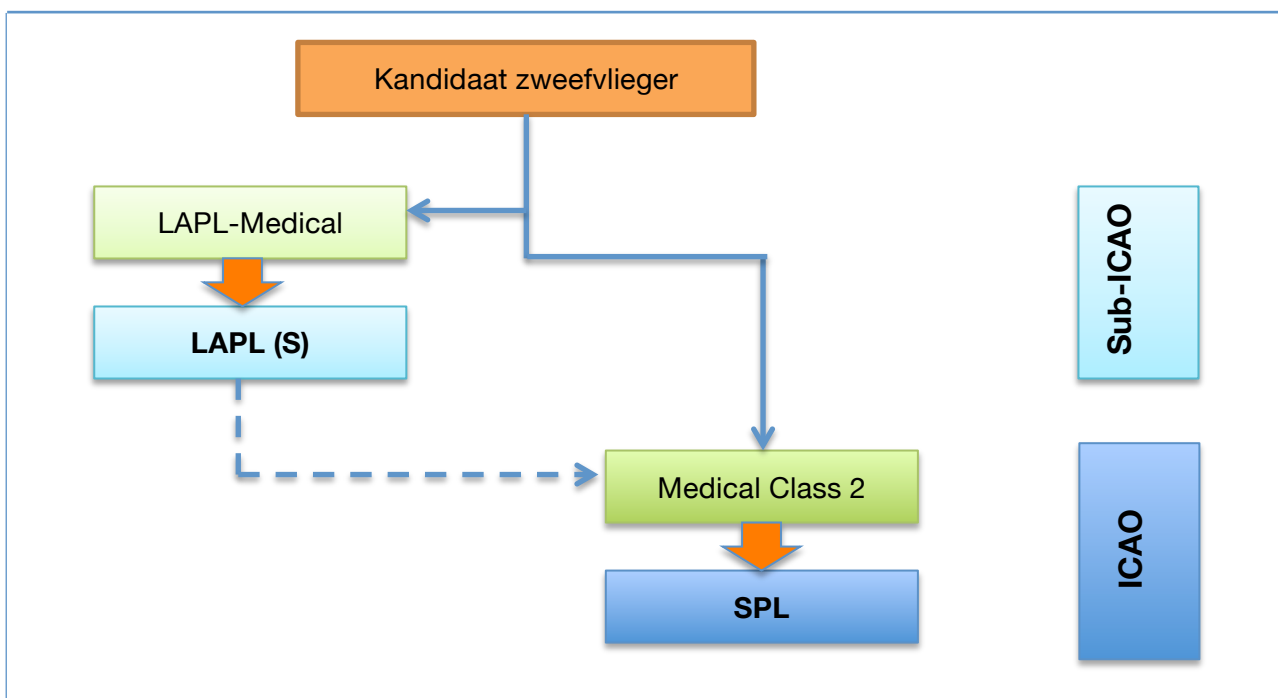
Voor de volledige regelgeving moeten we verwijzen naar Part FCL en de bijhorende AMC en GM zoals hoger vermeld.

De hoofdinspecteurs beschikken 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 vervaldag.
(zie ook hoofdstuk 9)

4. Onderscheid EASA - FCL "LAPL(S)" en "SPL"



N.B. Een kandidaat kan binnen de 24 maanden na het behalen van de LAPL(S), een aanvraag indienen om deze om te zetten naar een SPL zonder enige bijkomende test, mits het voorleggen van een geldige medische verklaring klasse 2.

4.1. Medische geschiktheid - EASA Medical

LAPL-Medical	Medical Class 2
<ul style="list-style-type: none">- Geldig voor de LAPL (S)- Medisch onderzoek door/verklaring afgeleverd door een AME- De criteria liggen lager dan de ICAO Medical Class 2 Standards- Alleen geldig binnen de EU/EASA lidstaten - Geldigheidstermijn:<ul style="list-style-type: none">< 40 jaar: 60 maanden> 40 jaar: 24 maanden	<ul style="list-style-type: none">- Geldig voor de SPL- Medisch onderzoek door/verklaring afgeleverd door een AME- De criteria zijn deze van ICAO Medical Class 2- Wereldwijd geldig - Geldigheidstermijn:<ul style="list-style-type: none">< 40 jaar: 60 maanden40 - 50 jaar: 24 maanden> 50 jaar: 12 maanden

4.2. Onderscheid LAPL(S) en SPL

LAPL (S)	SPL
<ul style="list-style-type: none">- Opleiding in een ATO- Min. 16 jaar bij het afnemen van de 'Skill Test' (praktische proef)- Gerechtigd te vliegen met<ul style="list-style-type: none">- zweefvliegtuigen- zweefvliegtuigen met motor- TMG's- Vliegen met een passagier mits<ul style="list-style-type: none">- 10 uren of 30 starts als PIC op zweefvliegtuigen na het behalen van de vergunning- Uitsluitend vliegen in niet commerciële operaties en zonder enige vergoeding - Alleen geldig binnen de EU/EASA lidstaten	<ul style="list-style-type: none">- Opleiding in een ATO- Min. 16 jaar bij het afnemen van de 'Skill Test' (praktische proef)- Gerechtigd te vliegen met<ul style="list-style-type: none">- zweefvliegtuigen- zweefvliegtuigen met motor- TMG's- Vliegen met een passagier mits<ul style="list-style-type: none">- 10 uren of 30 starts als PIC op zweefvliegtuigen na het behalen van de vergunning- Deelnemen in commerciële operaties is mogelijk indien:<ul style="list-style-type: none">- min. 18 jaar oud- 75 u of 200 starts ervaring als PIC op zweefvliegtuigen na het behalen van de vergunning- prof check afleggen met een FE - Wereldwijd geldig

5. Permanente ervaringseisen

Zoals reeds gemeld, blijven 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:

5.1. Voor ‘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)

5.2. 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 vluchten 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 Examiner)

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

6. Overzicht van de opleidingen en examineringen

6.1. Algemeen:

- Alle opleidingen moeten verplicht in een ATO worden gevolgd!
Een nauwgezette opvolging van de opleiding is vereist!
- Naast de basisopleiding die leidt tot de LAPL(S) of SPL, bestaan de volgende uitbreidingsmogelijkheden:
 - Kunstvlucht
 - Wolkenvliegen (evenwel niet toegestaan in BE)
 - Vliegen met TMG
 - Opleiding van sleeppiloten
 - Opleiding van FI (flight instructors)

6.2. Theoretische opleiding:

- Moet verplicht in een ATO worden gevolgd. Zelfstudie buiten een ATO is niet toegestaan.
- De opleiding voor de LAPL(S) en de SPL is volledig gelijklopend.

- De opleiding telt 9 lesvakken.
Nieuw voor ons is het vak “VFR Communicatie”. Dat wordt nu opgenomen in de basisopleiding.

Deze 9 vakken zijn:

1. Luchtvaartwetgeving
2. Menselijke factoren
3. Meteorologie
4. VFR Communicatie
→ Deze 4 vakken zijn gelijklopend voor alle vergunningen.

5. Aerodynamica
6. Operationele procedures
7. Vluchtprestaties en vluchtplanning
8. Technologie - kennis van het toestel en zijn uitrusting
9. Navigatie
→ Deze 5 vakken zijn specifiek gericht op de LAPL(S) en de SPL

6.3. Theoretisch examen voor de LAPL(S) en de SPL:

- Het examen kan alleen worden afgelegd mits een “Aanbeveling/Certificaat” van de ATO, als bewijs dat de kandidaat de volledige opleiding heeft gevolgd en geacht wordt de leerstof te kennen. Deze ‘Aanbeveling’ is slechts 12 maanden geldig.
- Het examen moet volledig afgelegd worden binnen de 18 maanden.
- Men moet minstens 75% behalen in elk vak - herkansen is toegestaan al dan niet mits het volgen van bijkomende opleiding.
- Het examen moet volledig worden afgelegd bij één CA in één EU-lidstaat.
- Het volledig met succes afgelegd examen blijft geldig voor een periode van 24 maanden.
→ D.w.z. dat de praktische opleiding en het finaal praktisch examen ook in deze 24 maanden moeten worden afgelegd.
→ Het wordt noodzakelijk om in de ATO de theoretische en praktische opleiding goed op elkaar af te stemmen.

6.4. Praktische opleiding:

- Moet verplicht in een ATO worden gevolgd.
- De opleiding voor de LAPL(S) en de SPL is volledig gelijklopend.
- Er moeten 17 opleidingsblokken worden afgewerkt.
- De opleiding moet minstens 15 uren omvatten op sailplanes of powered sailplanes en moet bestaan uit:
 1. 10 uren instructie in dubbel met een FI
 2. 2 uren solo onder toezicht van en FI
 3. 45 starts/landingen
 4. 1 solo overlandvlucht van minstens 50 km of een overlandvlucht van minstens 100 km in dubbel met een FI

N.B. Van de min. 15 uren opleiding mag maximum 7 u met een TMG worden uitgevoerd.

Deze 17 opleidingsblokken zijn:

1. Familiarisatie met het toestel
2. Noodprocedures
3. Vluchtvoorbereiding en checks
4. Kennismakingsvlucht
5. Hoofdeffecten van de stuurorganen
6. Bochten - look-out
7. Vlucht in rechte lijn
8. Vervolg bochten - gecoördineerd vliegen
- 9.a. Traag vliegen, vliegen met grote aanvalshoek
- 9.b. Overtrekken
10. Tolvlucht - herkennen en voorkomen
11. Startwijzen:
 - 11.a. Lierstart
 - 11.b. Sleepstart
 - 11.c. Zelfstart
12. Circuit, nadering en landing
13. 1ste solovlucht
14. Scherpe bochten
15. Zweefvliegtechnieken:
 - 15.a. Thermiek
 - 15.b. Helling
 - 15.c. Golf
16. Buitenlanding
17. Overlandvliegen:
 - 17.a. Vluchtvoorbereiding
 - 17.b. Navigatie in vlucht
 - 17.c. Technieken - Optimalisatie

6.5. Praktisch examen ('Skill Test'):

- Dit examen wordt afgenomen door een DGLV-erkende FE (Flight Examiner).
- De kandidaat verzorgt de vluchtvoorbereiding (materiaal gecheckt, documenten in orde).
- 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 blijkt geeft van "goed vliegerschap"
 - zijn verworven kennis weet te gebruiken.
- Het examen zal uit vier delen bestaan:
 - de vluchtvoorbereiding
 - de start (men kiest voor een bepaalde startwijze, afhankelijk van de club waar men zijn opleiding heeft gekregen)
 - 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 het volgen van een extra opleiding.

6.6. Startwijzen:

- De basis-startwijze die men verkrijgt, is deze die tijdens de 'skill test' werd gebruikt.
- Men kan het gebruik van andere startwijzen verwerven, mits bijkomende opleiding als volgt:

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.

6.7. Uitbreiding TMG:

- De bevoegdheid om met een TMG te vliegen kan worden verkregen voor zowel de LAPL(S) als voor de SPL, mits het volgen van een theoretische en praktische opleiding in een ATO.
- De opleiding omvat:
 - 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
- De opleiding wordt afgesloten met een 'Skill Test' afgenomen door een FE (Flight Examiner), waarbij de theoretische kennis mondeling wordt gecheckt.

6.8. Bijkomende bevoegdheid 'Kunstvlucht':

- De kandidaat voor de bevoegdheid 'Kunstvlucht' moet minstens 120 starts als PIC gemaakt hebben 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.

7. Bevoegdheid van Flight Instructor

De basisvoorwaarden, de opleiding 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 van Flight Examiner (FE) en Flight Instructor Examiner (FIE)

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 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 van de KBAC-vergunning naar een LAPL(S) of SPL

- Overeenkomstig de wetgeving moeten alle bestaande vliegvergunningen voor 8 april 2015 worden omgezet naar een LAPL(S) of een SPL.
 - De aanvrager zal zelf de keuze moeten maken: LAPL(S) of SPL.
 - De vergunninghouder moet hiertoe, uiterlijk op 15 januari 2015, een aanvraagdossier 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.
 - Van zodra men zijn KBAC-vergunning heeft omgezet naar een LAPL(S) of een SPL moeten de voorschriften van Part FCL worden gevolgd.
Zie hoofdstuk 5 'Permanente ervaringsvereisten'.
 - Hiertoe is het 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 hij de voorrechten van zijn vergunning niet uitoefenen.
- ➔ **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.