

VLUCHTREGISTRATIE EN INVULLEN VAN HET SPL / LAPL(S) Vliegboek: “A PIECE OF CAKE”... OF NIET?

Door Hartmut Koelman

Met de invoering van de FCL vergunningen brengt de Liga een nieuw model van de persoonlijke vliegboeken in omloop, genaamd “*Logboek SPL / LAPL(S)*”.

AMC1 FCL.050 (Recording of flight time) specificeert wat er in de logboeken moet genoteerd worden en hoe. Dit is vooral gericht op motorvliegen, maar laat toe dat de zweefvliegers en ballonvaarders een eigen formaat gebruiken, aangepast aan hun specifieke noden. Het nieuw zweefvliegboek combineert oud en nieuw: de layout is afgeleid van de oude KBAC logboeken maar heeft een paar aanpassingen ondergaan om aan de nieuwe regelgeving te voldoen.

Dit artikel exploreert een aantal aspecten van de FCL regels, en hun implicaties voor het invullen van de persoonlijke vliegboeken.

Het onderwerp wordt echter breder opengetrokken: in veel clubs begint de vluchtregistratie tegenwoordig in een “*elektronische plank*”, waaruit alle gegevens afgeleid worden voor de vliegboeken van toestellen en personen, de gegevens voor de aanrekening van vliegminuten en startkosten, en ook voor het produceren van allerhande statistieken. FCL heeft op dat vlak toch enkele gevolgen. Zo zal het bijvoorbeeld nodig zijn om de vluchten gedaan binnen het kader van de ATO (Approved Training Organisation) te kunnen scheiden van de clubactiviteiten die niet opleidings-gerelateerd zijn.

Part FCL staat ook bol van de ervaringsvereisten, zowel wat betreft recente ervaring als minimum ervaring om bepaalde privileges uit te oefenen of aan bepaalde examens deel te nemen. Zonder geschikte selectie- en filtermogelijkheden in de centrale vluchtendatabase is het voor een club nauwelijks mogelijk om te controleren of aan dergelijke criteria voldaan is. En je kunt je afvragen of individuele piloten in de praktijk zelf hun verantwoordelijkheid gaan opnemen door op basis van hun handgeschreven logboek elke vliegtag uit te rekenen of zij aan alle ervaringsvereisten voldoen... Om eerlijk te zijn: de meest gebruiksvriendelijke oplossing is een on-line dashboard waarop piloten hun totale en recente vliegervaring kunnen zien, en checken of ze “groen licht” hebben om als PIC of met passagiers te vliegen, aan een bepaald examen deel te nemen enz. Een voorbeeld vind je in Figure 1.

Voor de software goeroes in de clubs is er dus werk aan de winkel, en voor hen is het handig dat de zaken eens uitgeplozen worden tot op het bot. Dit artikel beschrijft een systeem dat bij LUAC al jarenlang in voege is (zowel off-line als on-line), en met de komst van FCL lichtjes aangepast werd.

Tot slot van deze inleiding toch een disclaimer: de huidige versie van deze tekst heeft helemaal niet de ambitie om alle details en fijne nuances van Part FCL uit de doeken te doen. Aanvullingen, commentaren en correcties zijn altijd welkom op het mail adres webmaster@luac.be.

Privilege	Ervaringsperiode	Type ervaring	Huidig	Min.	Status	Vervaldatum
Vliegervaring	Tot heden	Vlieguren totaal (incl. als passagier of copiloot)	530:21			
		Vlieguren totaal in logboek	507:11			
		Vlieguren solo	328:41			
		Vlieguren D.S.	178:30			
		Vlieguren PIC	434:26			
		Vlieguren instructie in dubbel (dual)	72:45			
		Vlieguren als instructeur (FI/FE/FIE)	70:42			
		Vlieguren als copiloot (met vergunning)	21:23			
		Vlieguren als passagier	1:47			
		Starts/landingen totaal (incl. als passagier of copiloot)	409			
		Starts/landingen totaal in logboek	400			
		Starts/landingen solo	186			
		Starts/landingen D.S.	214			
		Starts/landingen als instructeur (FI/FE/FIE)	41			
		Starts/landingen als copiloot (met vergunning)	8			
		Starts/landingen als passagier	1			
		Lierstarts totaal in logboek	26			
		Lierstarts solo	0			
		Overland km totaal in logboek	7741			
		Overland km solo	4672			
Vliegen als PIC	Laatste 24 maanden	Vlieguren als PIC of met FI	180:29	5	OK	10.10.2016
		en Starts/landingen als PIC of met FI	125	15	OK	11.10.2016
		en Trainings/checkvluchten met FI	37	2	OK	18.10.2016
		= Recente ervaring voor vliegen als PIC (zonder supervisie)			OK	10.10.2016
Sleepstarts als PIC	Laatste 24 maanden	Sleepstarts als PIC of met FI	116	5	OK	31.10.2016
Lierstarts als PIC	Laatste 24 maanden	Lierstarts als PIC of met FI	8	5	OK	11.10.2016
Passagier meenemen	Na bekomen van vergunning	Vlieguren als PIC	393:22	10	OK	
		of Starts/landingen als PIC	166	30	OK	
		= Minimum ervaring voor meenemen PAX			OK	
	Laatste 90 dagen	en Starts/landingen als PIC	0	3	NOK	30.01.2015
		= Minimum+recente ervaring voor meenemen PAX			NOK	30.01.2015
Vliegen als instructeur	Laatste 36 maanden	Vlieguren als instructeur (FI/FE/FIE)	70:42	30	OK	25.07.2017
		of Starts/landingen als instructeur (FI/FE/FIE)	41	60	NOK	
		= Recente ervaring voor hernieuwen instructeursvergunning			OK	25.07.2017

Figure 1 - On-line dashboard voor persoonlijke vliegervaring

HET SPL / LAPL(S) Vliegboek

Het eerste wat je in het nieuw logboek kunt vaststellen is dat de kolom “*Uur van loskoppelen*” is verdwenen. Je kunt argumenteren dat dit in het oude logboek een overblijfsel was uit “grootvaders tijd”, waarin de sleeptijd soms langer duurde dan de vrije vlucht. In deze tijd van loggers en slepers die je in drie minuten tot 500 m brengen is dat inderdaad niet meer echt relevant.

Ook de kolom “*Type vlucht*” is verdwenen. Alle andere kolommen zijn behouden, maar er zijn belangrijke veranderingen in de kolommen waarin je de vliegduur moet invullen, en de verschillende categorieën waarin je de optelsom moet maken van je vliegervaring. Daar blijken een paar addertjes onder het gras te zitten.

In de oude vliegboeken was het simpel: voor het aantal vliegreizen was er een kolom voor *solovluchten* (vluchten waarbij je alleen aan boord was), en een kolom voor vluchten in *dubbelstuur*. Daar werden alle vluchten in genoteerd met twee man aan boord: lesvluchten, checkvluchten, examenvluchten (zowel de leerling als de instructeur en examiner vulden hier hun tijd in), maar ook vluchten met passagier, en vluchten met copiloot (waarbij het courant was dat beide piloten de vliegtijd in hun logboek invulden).

In de nieuwe vliegboeken (Figure 2) vinden we die kolommen *vluchtduur solo* en *vluchtduur dubbelstuur* niet meer terug. Daar is nu een opsplitsing gemaakt in drie nieuwe categorieën: vluchtduur als *Pilot In Command* (PIC), *gekregen instructie* (instructie in dubbel), en *gegeven instructie* (als instructeur of examiner). Elk van die categorieën is nog eens opgesplitst in vliegtijd op TMG (Touring Motor Glider) en vliegtijd in zwevers. Voor de zwevers wordt er geen verdere opsplitsing gemaakt in zelfstarters, turbo's en zweefvliegtuigen zonder hulpmotor.

1	2	3		4		5	6	
Vlucht	Datum (dd/mm/jjjj)	Zweefvliegtuig Inschrijvings -kenmerk	Type	Plaats van Start	Landing	Startwijze T / W / B / S	Uur van Start	Landing

7						8	9	10
Vluchtduur als						Naam van de FI / FE / FIE	XC km	Vluchtinformatie Opmerkingen/Aantekeningen
PIC		Instructie in dubbel		Als FI / FE / FIE		Student / Passagier ← Overdracht →		
S/SS/SL	TMG	S/SS/SL	TMG	S/SS/SL	TMG			

Figure 2 - Logboek SPL / LAPL(S)

Meerdere vluchten uitgevoerd op eenzelfde dag met dezelfde startwijze en met intervallen van minder dan 30 min mogen worden gegroepeerd en worden ingeschreven op één regel. Eventuele details kunnen worden vermeld onder ‘Opmerkingen’ (kol. 10). In dat geval kun je het aantal starts vermelden samen met de startwijze in kolom 5 en kun je als uur van start en landing de tijden van

respectievelijk de eerste en laatste vlucht nemen. Dat lijkt vooral interessant voor instructeurs. De vliegtijd in kolom 7 is voor elke vlucht de totale tijd vanaf de start (rollen) tot de landing (stilstaan) van het toestel.

In het geval van lesvluchten, checkvluchten en examenvluchten schrijft de leerling de vliegtijd in onder de rubriek “Instructie in dubbel” (kolom 7b) en de instructeur of examiner noteert de tijd in de kolom “Als FI / FE / FIE” (kolom 7c). Deze afkortingen staan respectievelijk voor Flight Instructor, Flight Examiner (de vroegere examiner niveau 1) en Flight Instructor Examiner (de vroegere examiner niveau 2).

Iets gecompliceerder is de vraag welke uren moeten ingeschreven worden als “PIC” (kolom 7a), want dit is niet simpelweg de solo vliegtijd.

PIC-tijd is de vliegtijd wanneer de piloot optreedt als ‘Pilot-in-Command’. FCL definieert de PIC als degene die (op voorhand) aangeduid is als de gezagvoerder. Dit is de piloot die verantwoordelijk is voor het veilig verloop van de vlucht, wat niet hetzelfde is als degene die de stuurknuppel hanteert.

Vermits er bij solovluchten maar één persoon aan boord is, is het duidelijk dat deze de PIC is. Dit geldt zowel voor vergunninghouders als voor leerling-piloten die solovluchten uitvoeren onder toezicht van een instructeur. Ook zij mogen PIC-tijd inschrijven. Bij lesvluchten, checkvluchten en examenvluchten kunnen leerlingen echter geen PIC-tijd claimen, want het is altijd de instructeur of examiner die de PIC is. Deze laatsten noteren hun tijd dus in twee kolommen. FCL kent wel de notie van ‘Student pilot-in-command’ (SPIC) die inhoudt dat de instructeur tijdens de vlucht op geen enkele wijze heeft ingegrepen of invloed heeft uitgeoefend op de beslissingen van de leerling. Voorwaarde om dit als PIC-tijd te kunnen inschrijven is dat de instructeur dit aftekent in het vliegboek van de leerling. De vraag is echter in hoeveel lesvluchten dit effectief het geval is, en of dergelijke nuances praktisch haalbaar zijn in een zweefvliegclub waar dergelijke informatie ook in de centrale vluchtenregistratie moet terechtkomen. Deze mogelijkheid lijkt vooral op maat gesneden van de motorvliegerij. Daarom is het gemakkelijker om in het zweefvliegen als regel te stellen dat leerlingen in dubbel nooit PIC-tijd inschrijven in hun vliegboek.

Bij vluchten met passagier is het uiteraard de piloot die de vlieguuren opschrijft als PIC-tijd. Maar hoe zit het als twee piloten met elkaar gaan vliegen en het geen lesvlucht is? We kunnen hierbij denken aan overlandvluchten in tweezitter. Het oud systeem dat beiden de tijd inschrijven in een kolom “dubbelstuur” bestaat niet meer. Slechts één van de twee kan de vlucht in zijn vliegboek inschrijven in de kolom “PIC”, want er is slechts één gezagvoerder, en dit voor de hele vlucht (FCL.050). Dit spoort niet goed met de praktijk, waarin piloten vaak overeenkomen dat elk een deel van de vlucht vliegt. Maar het is dus niet mogelijk om bvb. elk de helft van de vlucht in te schrijven als PIC. Kun je dan zeggen dat de tweede als copiloot vliegt? Jammer genoeg ook niet: FCL kent wel de notie van copiloot, maar enkel voor die vliegtuigen die uitsluitend gecertificeerd zijn voor het vliegen met multi-crew. Tot nader order zijn er geen zweefvliegers die niet solo mogen gevlogen worden, dus wettelijk gezien bestaat de functie copiloot niet in het zweefvliegen. Om die reden vind je wel een kolom “Copiloot”

in de logboeken voor motorvliegers, maar niet in het “Logboek SPL / LAPL(S)”. Besluit: voor de FCL regelgeving maakt het geen enkel verschil of die tweede zitplaats tijdens niet-instructie vluchten nu wordt ingenomen door een passagier, iemand in opleiding of door een persoon met een zweefvliegvergunning.

De vraag “wie schrijft de vliegtijd in zijn logboek” is dus gereduceerd tot de vraag wie de PIC is. FCL geeft hierover geen uitsluitel, maar wel het KBAC zweefvliegreglement (§2.2.2.3): *“In geval van een besturing tweezitter neemt de pilot-in-command steeds vooraan plaats. Houders van de zweefvliegvergunning met de bevoegdverklaring van hulpinstructeur, instructeur of examiner kunnen als pilot-in command naar keuze plaatsnemen op de voorste of de achterste zitplaats.”* Het lijkt voor de hand liggend om dit principe ook in de toekomst aan te houden.

Het is echter niet per definitie degene met de hoogste vergunning, het hoogste FAI brevet of met het meeste vlieguren of het meeste overland kilometer die de PIC is. Stel dat een instructeur vanachter zit en vooraan zit een vergunninghouder die voldoet aan de voorwaarden om met passagier te vliegen. Als ze overeenkomen dat het een instructievlucht is, dan is de achterste de PIC. Als ze echter overeenkomen dat het geen instructievlucht is, dan is de voorste de PIC. Ander voorbeeld: stel dat geen van de twee instructeur is, en je wenst dat degene met het meeste overland kilometer of het hoogste FAI brevet de PIC is, dan moet die eigenlijk op de voorste zitplaats plaatsnemen.

Het gaat niet enkel over het invullen van vliegboeken, maar ook over: wiens naam zet je in de logger file bij een overlandvlucht of recordpoging? Wie kan de vlucht claimen in de Charron? Bij een recordpoging? Enzovoort. Als dit ook iemand anders kan zijn dan de PIC (want de wedstrijdregels of de sportcode kunnen afwijken van de FCL regels), dan is het dus mogelijk dat iemand een sportieve prestatie kan claimen voor een vlucht die niet eens in zijn vliegboek mag staan... Het minste wat je in zo'n geval kunt zeggen is “dat er iets wringt”. De meest logische oplossing is dat de degene die de sportieve prestatie claimt tegelijk de PIC is. Waaruit volgt dat de piloten zich in hun zitplaatskeuze moeten schikken naar de vereisten van het sportreglement, daarbij ook nog eens rekening houdend met enkele andere voorwaarden. Dat vereist een beetje denkwerk en een paar afspraken vooraleer je met je maat in de bak stapt.

Last but not least: uit alles hierboven blijkt dat het voor veel mensen niet evident zal zijn om op een correcte wijze over te stappen van de oude KBAC vliegboeken naar het nieuwe “Logboek SPL / LAPL(S)”. Want hoe gebruik je de eindtotalen solo en dubbelstuur van je laatste KBAC vliegboek als startpunt voor je nieuw SPL / LAPL(S) logboek? Wat betreft de solo vlieguren: deze zijn maar een deel van de PIC-tijd, want in de PIC-tijd zit ook een deel dubbelstuur. En voor de dubbelstuur-tijd geldt: daar moet je een deel schrappen (de tijd als copiloot) en de rest moet verdeeld worden over de categorieën “*gekregen instructie*”, “*vliegen als PIC in dubbelstuur*”, en “*gegeven instructie*”. Je kunt dat met de hand proberen uit te rekenen, maar handiger is als je vluchten al in de computer staan (bvb. als je club de vluchtenregistratie gecomputeriseerd heeft), en deze op een wijze gemarkeerd zijn die toelaat om zowel de oude KBAC statistieken (solo en dubbelstuur) als de nieuwe FCL totalen te produceren. Het hiernavolgend deel van het artikel gaat hier dieper op in.

VLUCHTTYPES EN FUNCTIES AAN BOORD

De verschillende functies aan boord staan in Table 1.

Table 1 - Functies aan boord

CODE	FUNCTIE AAN BOORD	BESCHRIJVING	IN Vliegboek
PAX	Passagier zonder vergunning	Niet-piloot (passagier) of Student Pilot tijdens niet-instructievlucht	Neen
COPILOT	Passagier met vergunning	Vergunninghouder die niet de PIC en ook geen leerling is	Neen
DUAL	Leerling	Vergunninghouder of Student Pilot tijdens instructie (of examenvlucht) in dubbel met FI, FE of FIE	Kolom 7b
PIC	Gezagvoerder	Pilot In Command (solo of in dubbelstuur, al dan niet onder toezicht)	Kolom 7a
FI	Instructeur	Flight Instructor	Kolom 7a + 7c
FE	Examinator "niveau 1"	Flight Examiner	Kolom 7a + 7c
FIE	Examinator "niveau 2"	Flight Instructor Examiner	Kolom 7a + 7c

Er is ook nog een functie "Toezichthoudende FI" maar omdat deze instructeur niet aan boord is geldt dat voor hem/haar niet als vliegtijd.

Dit zijn de functies die je terug vindt in de kolommen "FUNCTIE 1" en "FUNCTIE 2" van Table 2.

Zoals al eerder vermeld: de vliegtijd als PIC wordt in het persoonlijk logboek ingeschreven in kolom 7a, DUAL tijd in kolom 7b, en FI/FE/FIE tijd in kolom 7c. De tijd in kolom 7c wordt ook herhaald in kolom 7a, omdat de FI/FE/FIE ook altijd de PIC is. Voor vliegtijd als PAX of COPILOT is niets voorzien in het logboek, maar de clubs met een centrale vluchtenregistratie kunnen dat natuurlijk wel in hun database bijhouden.

Voor de centrale vluchtenregistratie heeft elke club vandaag de dag een eigen methode om de startwijze (lierstart, sleepstart, zelfstart), de overland kilometers, en het vluchttype (bvb al dan niet instructievlucht) bij te houden. Voor het vluchttype zou het echter handig zijn moesten we dat in de toekomst allemaal op dezelfde manier doen, op een wijze die rekening houdt met de nieuwe vereisten van FCL en de noden van de ATO.

Een goede oplossing is om bij registratie in de elektronische plank aan elke vlucht een code toe te wijzen waaruit je alles kan afleiden wat nodig is. Zoals bijvoorbeeld:

- Is het een vlucht in dubbelstuur of solo?
- Is het een vlucht die valt onder de ATO opleidingsactiviteiten, de gewone sportactiviteiten van de club, of een examinering onder het gezag van het DGLV?

- In het geval van een vlucht in dubbelstuur, betreft het een examenvlucht, instructievlucht, een vlucht met passagier, of een vlucht met “copiloot”?
- In het geval van een examenvlucht, betreft het een skill test, proficiency check, of assessment of competence?
- In het geval van een solovlucht: is dit de eerste solo of niet, en is deze vlucht al dan niet onder toezicht?
- Wat is de functie aan boord van elke inzittende?
- Hebben de inzittenden een vergunning of niet?
- Moeten zij al dan niet een medische verklaring hebben?
- Onder welk regime valt de vlucht wat betreft de recente ervaringsvereisten gesteld door Part FCL?
- In welke kolom(men) moet de vliegtijd in het persoonlijk vliegboek ingeschreven worden?

Een systeem dat aan al deze vereisten voldoet is voorgesteld in Table 2. Het bestaat uit 13 vluchttypes van T0 (basisopleiding) tot T12 (examinering tot het verkrijgen of behouden van de bevoegdheid van instructeur).

Bij de meeste clubs vullen ze in de elektronische plank gewoon de namen in van “piloot vooraan” en “piloot achteraan”. Het hier voorgestelde systeem van vluchttypes is echter niet zitplaats maar functie georiënteerd. Voor de meeste vluchttypes ligt de zitplaatsverdeling weliswaar vast, maar in een aantal gevallen kun je dat uit het vluchttype niet afleiden. Voor T6, T7, T8, T11 en T12 moet er per vlucht genoteerd worden of de PIC vooraan dan wel achteraan zit. Je kunt dat oplossen door ofwel een extra veld te voorzien in de database, ofwel door deze info in het veld “opmerkingen” te zetten.

Table 2 - Vluchttypes

CODE	VLUCHTTYPE	FUNCTIE 1	FUNCTIE 2	De PIC zit:	ACTIVITEITSTYPE
T0	Basisopleiding tot aan eerste solo	DUAL	FI + PIC	Achteraan	ATO
T1	Eerste solo	PIC	Superviserende FI	Vooraan	ATO
T2	Gevorderde opleiding na eerste solo	DUAL	FI + PIC	Achteraan	ATO
T3	Solo onder toezicht van een FI (als Student Pilot)	PIC	Superviserende FI	Vooraan	ATO
T4	Trainings- of checkvlucht van vergunninghouder in dubbel met instructeur (FI)	DUAL	FI + PIC	Achteraan	Club
T5	Solo (als vergunninghouder)	PIC	-	Vooraan	Club
T6	Vlucht met twee vergunninghouders (dubbelstuur)	PIC	COPILOT	Voor of Achter(*)	Club
T7	Vlucht met passagier (initiatievlucht)	PIC	PAX	Voor of Achter(*)	Club
T8	Bijkomende opleiding van vergunninghouder in dubbel met instructeur (FI)	DUAL	FI + PIC	Voor of Achter	ATO
T9	Solo onder toezicht van een FI (als vergunninghouder)	PIC	Superviserende FI	Vooraan	ATO
T10	Skill test met Flight Examiner (FE)	DUAL	FE + PIC	Achteraan	Examinering
T11	Prof check met Flight Examiner (FE)	DUAL	FE + PIC	Voor of Achter	Examinering

CODE	VLUCHTTYPE	FUNCTIE 1	FUNCTIE 2	De PIC zit:	ACTIVITEITSTYPE
T12	Assessment of competence met Flight Instructor Examiner (FIE)	DUAL	FIE + PIC	Voor of Achter	Examinering

(*) De PIC kan enkel achteraan zitten als het een FI, FE of FIE betreft met de nodige kwalificaties voor het toestel, de startwijze en het soort vlucht.

In Table 3 vind je een zitplaats georiënteerde voorstelling van de vluchttypes. In die tabel kun je ook gemakkelijk aflezen welke zitplaatscombinaties niet toegelaten zijn.

Table 3 - Vluchttypes en zitplaatsverdeling

		ACHTERSTE ZIT (P2)									
		Niemand of eenzitter	Niet-piloot of medical vervallen	Student Pilot zonder medical	Student Pilot met medical	SPL / LAPL onder toezicht	SPL / LAPL zonder passagier	SPL / LAPL met passagier	FI	FE	FIE
VOORSTE ZIT(P1)	Niet-piloot of medical vervallen	Verboden	Verboden	Verboden	Verboden	Verboden	Verboden	Verboden	T7		
	Student Pilot zonder medical	Verboden	Verboden	Verboden	Verboden	Verboden	Verboden	Verboden	T0		
	Student Pilot met medical	T1, T3	Verboden	Verboden	Verboden	Verboden	Verboden	Verboden	T0, T2	T10	
	SPL / LAPL onder toezicht	T9	Verboden	Verboden	Verboden	Verboden	Verboden	Verboden	T4, T8	T10, T11	
	SPL / LAPL zonder passagier	T5	Verboden	Verboden	Verboden	Verboden	Verboden	Verboden	T4, T8	T10, T11	
	SPL / LAPL met passagier	T5	T7	T7	T7	T6	T6	T6	T4, T8 T6	T10, T11	T12
	FI	T5	T7	T7	T7	T6 T4, T8	T6 T4, T8	T6 T4, T8	T6 T4, T8	T10, T11	T12
	FE	T5									
	FIE	T5						(T12)	(T12)		

De codes T0 t.e.m. T3 betreffen de ATO opleiding voor het behalen van de zweefvliegvergunning. Enkel voor T0 hoeft de leerling nog geen medische verklaring te hebben. Zolang een leerling nog in T0 zit, weet je dat hij nog nooit solo gevlogen heeft. De eerste solovlucht

(oefening 13 van het opleidingscurriculum) is T1. Vanaf de tweede solovlucht geldt code T3 en moet de leerling een geschreven toelating in zijn vliegboek hebben. Alle tweezitteropleiding na de eerste solo is T2 (gevorderde opleiding). Door na de eerste solo de som te maken van alle T0 vluchten weet je hoeveel starts iemand nodig gehad heeft om solo te raken.

Na het voltooien van de opleiding doet de leerling zijn skill test (T10) met een examiner. Hiervoor moet de leerling minimum volgende ervaring hebben:

- 15 vliegreuren (T0+T1+T2+T3), waarvan 10 uren instructie (T0+T2) en 2 uren solo (T1+T3)
- 45 starts/landingen (T0+T1+T2+T3)
- Oefening 17 van het opleidingscurriculum: 1 solo overlandvlucht van minstens 50 km (T3) of een overlandvlucht van minstens 100 km in dubbel met een FI (T2)
- Afsluitend proefexamen met een FI (T2)

Na het bekomen van de vergunning begint de piloot solo te vliegen onder code T5. Hij/zij zal echter ook trainings- en checkvluchten doen met instructeur (code T4) die niet onder het opleidingscurriculum van de ATO vallen omdat ze niet tot nieuwe FCL bevoegdheden leiden. Bijvoorbeeld jaarlijkse checkvluchten, familiarisatievluchten op een nieuw vliegveld of toestel, overland training/opleiding, enz.

Een vergunninghouder kan ook als PIC beginnen te vliegen met copiloot of passagier: dit zijn vluchttypes T6 en T7. T6 is te gebruiken als de meevlieger ook zweefvliegpiloot is (d.w.z. over een vergunning beschikt), en T7 als de tweede inzittende géén vergunning heeft. De T7-passagier kan een niet-piloot zijn (echte passagier) of een zweefvliegpiloot in opleiding (al dan niet solo). Om als PIC te mogen vliegen met copiloot of passagier moest je vroeger op je KBAC vergunning een passagiersbevoegdheid hebben. Dit bestaat niet meer en is vervangen door twee voorwaarden: een minimum ervaringsniveau (10 vliegreuren of 30 starts/landingen T5) en recente ervaringsvereisten: minimum 3 starts/landingen als PIC (T5+T6+T7+T9) tijdens de laatste 90 dagen. In de praktijk zal dit laatste vooral een beperking zijn na de winterstop.

De vluchttypes T4/T5/T6/T7 zijn enkel van toepassing als de piloot tijdens de laatste 24 maanden voldoende gevlogen heeft.

- Voor zweefvliegtuigen en zweefvliegtuigen met hulpmotor (turbo's en zelfstarters), minimum:
 - 2 Trainings/checkvluchten in dubbel met FI (T4+T8), en
 - 15 Starts/landingen als PIC (T5+T6+T7+T9), en
 - 5 Starts in de gewenste startmethode (sleeptart of lierstart of zelfstart) (T4+T5+T6+T7+T9), en
 - 5 Vliegreuren als PIC (T5+T6+T7+T9)
- Voor TMGs, minimum:
 - 1 uur refresher training op TMG in dubbel met FI (T8), en
 - 12 Starts/landingen op TMG als PIC (T5+T6+T7+T9), en
 - 12 Vliegreuren als PIC (T5+T6+T7+T9)

Als hieraan niet voldaan is, heeft de piloot de keuze tussen:

- Een “Proficiency Check - Activeren privileges SPL/LAPL(S)” (code T11) doen met een examiner (inhoudelijk is dat hetzelfde als de skill test voor het bekomen van de vergunning), of
- De ontbrekende uren en starts aanvullen door vliegen in de ATO:
 - Ontbrekende trainings/checkvluchten: via vluchten in dubbel met een instructeur (code T8)
 - Ontbrekende starts/landingen en vliegreuen als PIC: via solo vliegen onder toezicht (code T9)
 - Ontbrekende starts in de gewenste startmethode: via vluchttypes T8 en/of T9

Vluchttypes T8 en T9 zijn ook bedoeld voor bijkomende opleiding gegeven door de ATO aan vergunninghouders. Bijvoorbeeld:

- Bijkomende startwijzen
 - Sleepstart en zelfstart: minimum 5 vluchten in dubbel met een FI (T8), vervolgens minimum 5 vluchten solo onder toezicht van een FI (T9)
 - Lierstart: minimum 10 vluchten in dubbel met een FI (T8), vervolgens 5 minimum vluchten solo onder toezicht van een FI (T9)
- Uitbreiding van de SPL met commerciële bevoegdheid
- Uitbreiding TMG
 - Minimum 6 vliegreuen op TMG (T8+T9), waarvan minimum 4 uren instructie (T8) en de rest solo onder toezicht (T9)
 - 1 solo overlandvlucht (T9) van min. 150 km met een tussenlanding op een vliegveld vreemd van het thuisveld
- Instructeursopleiding
 - Pre-entry flight test (toelatingsexamen) in dubbel met een FI, om aan de opleiding te mogen beginnen (T8)
 - Voor instructiebevoegdheid op zweefvliegtuigen en zweefvliegtuigen met hulpmotor (turbo's en zelfstarters): minimum 20 vluchten of 6 vliegreu in dubbel met een FI (T8)
 - Voor instructiebevoegdheid op TMGs: minimum 6 vliegreu in dubbel met een FI (T8)
- Standardisatiecursussen voor FE en FIE
 - Kandidaten voor het bekomen van de bevoegdheid van examiner moeten minstens 2 skill tests, proficiency checks of assessments of competence uitvoeren als deel van hun opleiding. Vermits zij op dat ogenblik nog niet de bevoegdheid van examiner hebben, worden deze vluchten genoteerd als type T8 en niet als types T10, T11 of T12.

Vluchttype T10 wordt gebruikt voor alle skill tests met examiner (FE):

- Skill test – Bekomen van de zweefvliegvergunning SPL of LAPL(S)
- Skill test – Uitbreiding TMG

Vluchttype T11 wordt gebruikt voor alle proficiency checks met examiner (FE):

- Prof Check – Activeren privileges SPL/LAPL(S)
- Prof Check – Uitbreiding van de SPL met commerciële bevoegdheid

Vluchttype T12 wordt gebruikt voor alle assessments of competence met examiner (FIE):

- Voor het bekomen of behouden van de bevoegdheid van instructeur of examiner (FI / FE / FIE)

De bevoegdheid van instructeur moet om de drie jaar hernieuwd worden. Om de drie hernieuwingen (9 jaar) is een assessment of competence (T12) verplicht, maar voor de eerste en tweede hernieuwing na respectievelijk 3 en 6 jaar kun je dit vermijden door tijdens elke driejaarlijkse periode een refresher te volgen en voldoende instructie te geven (T0+T2+T4+T8) en/of examenvluchten af te nemen (T10+T11+T12): 30 vlieguren of 60 starts.

PRODUCTIE VAN STATISTIEKEN

Voor de productie van persoonsgebonden statistieken (bvb. totale en recente vliegervaring) volstaat het niet om enkel naar de vluchten als geheel te kijken. Je moet elke tweezittervlucht opsplitsen in de vliegervaring voor het eerste en voor het tweede bemanningslid. Hiervoor dient de definitie van de functiecodes F0 t.e.m. F32. Voor Functie 1 aan boord is de functiecode gelijk aan het vluchttype (bvb. F4 is functie 1 aan boord van een T4 vlucht). Voor Functie 2 is de functiecode gelijk aan het vluchttype + 20 (bvb. F24 is functie 2 aan boord van een T4 vlucht). De persoonsgebonden statistieken worden geproduceerd door vliegers en starts op te tellen per functiecode, en deze functiecodes te groeperen per statistische groep, zie Table 4.

Voor het bepalen van het (jaarlijks) activiteitsniveau van een club stelt zich de vraag: welke vluchten moeten daarin zitten? Als alle clubs een volledig gesloten ecosysteem zouden zijn (leden vliegen uitsluitend met toestellen van de club, clubtoestellen worden uitsluitend gevlogen door clubleden), dan is het antwoord eenvoudig: alle vluchten van de clubvloot, en de totale activiteit op Liganiveau is de som van alle clubs. De realiteit is genuanceerder: wat als (een deel van) de bemanning niet tot dezelfde club behoort als het toestel? Wat als leerling en FI/FE/FIE niet tot dezelfde club behoren? In deze gevallen is het beter om leden georiënteerde statistieken te produceren dan toestel georiënteerde. M.a.w. je gaat enkel die vluchten meerekenen als eigen clubactiviteit waarvoor het bemanningslid met functie 1 (functiecodes F0 t.e.m. F12) tot de eigen club behoort, en dit los van de herkomst van het gebruikte toestel. Op deze manier vermijd je dat twee clubs dezelfde vlucht claimen als hun eigen vliegactiviteit, wat de cijfers op Liganiveau artificieel opblaast. Je clubtoestellen, instructeurs en examinatoren kunnen dus activiteiten ontwikkelen die niet tot de eigen club gerekend worden. In die gevallen waarbij het functie-1 bemanningslid lid is van meerdere clubs, kan best als regel gelden dat de vlucht toegewezen wordt aan de club via dewelke het lid is aangesloten bij de Liga.

Table 4 – Statistische groepen en functiecodes

	▼ Statistische groep	Vluchttype ►	T0	T1	T2	T3	T4	T5	T6	T7	T8	T9	T10	T11	T12	T0	T1	T2	T3	T4	T6	T7	T8	T9	T10	T11	T12
		Functie aan boord ►	FUNCTIE 1												FUNCTIE 2												
		Functiecode ►	F0	F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7	F8	F9	F10	F11	F12	F20	F21	F22	F23	F24	F26	F27	F28	F29	F30	F31	F32
PLANK	Vluchten onder het gezag van de ATO	•	•	•	•					•	•																
	Vluchten deel uitmakend van de normale sportactiviteiten v/d club					•	•	•	•																		
	Examenvluchten onder het gezag van het DGLV											•	•	•													
PERSOONLIJKE ERVARING	Toezichthoudende FI, niet-vliegend															•		•					•				
	Op voorste zit	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•					•	•	•	•		•	•	
	Op achterste zit							•	•	•	•			•	•	•		•		•	•	•	•		•	•	
	Totale vliegervaring volgens KBAC vliegboek	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•			•		•		•		•	•	
	Totale vliegervaring volgens SPL / LAPL(S) vliegboek	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•			•		•		•		•	•	
	Als PIC of met FI (criterium voor recente ervaring on rolling basis)	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•			•		•		•		•	•	
	Solo		•		•		•				•																
	Dubbelstuur (als copiloot en passagier niet meegerekend)	•		•		•		•	•	•		•	•	•	•	•			•				•		•	•	
	Als "copiloot"																			•							
	Als passagier																				•						
	PIC (gezagvoerder) (kolom 7a in vliegboek)		•		•		•	•	•		•						•		•				•		•	•	
	DUAL (ontvangen instructie) (kolom 7b in vliegboek)	•		•		•					•																
	Als FI/FE/FIE (gegeven instructie) (kolom 7c in vliegboek)																•		•				•		•	•	
	Zonder vergunning	•	•	•	•								•									•					
	Met vergunning					•	•	•	•	•	•	•		•	•		•		•		•		•		•	•	
	Als leerling (onder het gezag of toezicht van een FI)	•	•	•	•	•					•	•															
	Als instructeur (FI)																•		•				•				
	Als FE (Flight Examiner)																							•	•		
	Als FIE (Flight Instructor Examiner)																									•	
	Basisopleiding tot aan eerste solo	•																									
	Eerste solo		•																								
	Gevorderde opleiding na eerste solo			•																							
	Leerling solo onder toezicht na eerste solo				•																						
	Afgelegde skill test												•														
	Trainings- of checkvlucht van vergunninghouder in dubbel met FI					•																					
	Tweezittervlucht als PIC met "copiloot"							•																			
	Tweezittervlucht als PIC met passagier								•																		
	Solo met vergunning als PIC, zonder toezicht						•																				
	Solo met vergunning als PIC, onder toezicht										•																
	Bijkomende opleiding als vergunninghouder										•																
	Afgelegde proficiency check													•													
	Afgelegde assessment of competence														•												