



Circulaire

**CIR/FCL 8**

Date : 06/2011  
Datum

Edition : 6  
Uitgave

**Objet :** Programme et procédures de l'examen théorique et de l'épreuve d'aptitude PPL(A).

**Betreft:** Programma en procedures van theorie-examen en vaardigheidstest PPL(A).

Réf. :

Arrêté royal du 4 mars 2008 réglementant les licences civiles de pilote d'avions.  
Art. 34, 35, 117 et 118.

Ref. :

Koninklijk besluit van 4 maart 2008 tot regeling van de burgerlijke vergunningen van bestuurder van vliegtuigen.  
Art. 34, 35, 117 en 118.

JAR-FCL 1.130 & 1.135  
App. 1 to JAR-FCL 1.130 & 1.135  
App. 2 to JAR-FCL 1.135  
IEM-FCL 1.135

JAR-FCL 1.130 & 1.135  
App. 1 to JAR-FCL 1.130 & 1.135  
App. 2 to JAR-FCL 1.135  
IEM-FCL 1.135

Le Directeur général  
De Directeur-generaal,

L'édition 6 comprend  
De 6<sup>de</sup> uitgave bevat

Frank DURINCKX

14 pages datées  
blz. gedagtekend : 06/2011

## **EXAMEN THEORIQUE ET EPREUVE D'APTITUDE PPL(A)**

JAR-FCL 1.130 App 1 JAR-FCL 1.130 & 1.135  
JAR-FCL 1.135 App 2 JAR-FCL 1.135  
IEM-FCL 1.135

### **EXAMEN THEORIQUE**

1. L'examen théorique est réalisé sur ordinateur.  
Les neuf matières (branches d'examen) sont passées le même jour.  
Pour toutes les branches ensemble, minimum 120 questions à choix multiple sont posées.

2. L'inscription à une session initiale se fait exclusivement à l'aide du formulaire "DEMANDE D'INSCRIPTION EXAMEN THÉORIQUE". Cette demande sera accompagnée de l' "ATTESTATION DE FORMATION JAR-FCL", dûment complétée.

L'inscription à d'éventuels examens de repêchage se fait exclusivement à l'aide du formulaire "DEMANDE D'INSCRIPTION EXAMEN DE REPÊCHAGE JAR-FCL", en mentionnant les matières pour lesquelles on doit présenter cet examen.

Ces formulaires sont publiés sur [www.mobilit.fgov.be](http://www.mobilit.fgov.be) → air → formulaires

La preuve du paiement de la redevance due et les attestations requises seront jointes à la demande d'inscription.

3. Pour chaque matière, une durée maximum est prévue comme suit:

	matière	durée
matin	Réglementation aéronautique et procédures ATC	0h45
	Principes du vol	0h45
	Connaissance générale des aéronefs	0h30
	Performances et préparation des vols	1h00
pause de midi		
après-midi	Performances et limites humaines	0h45
	Météorologie	0h30
	Navigation	1h00
	Procédures opérationnelles	0h30
	Communications	0h30

4. L'examen peut être présenté en français, en néerlandais, en allemand ou en anglais.

Le choix de la langue est effectué lors de l'examen.

5. Pour réussir dans une matière, le candidat doit obtenir au moins 75% des points.

Des points sont attribués pour les réponses correctes ; aucun point n'est retiré pour les réponses incorrectes. Des questions sans réponses sont considérées comme incorrectes.

## **THEORETISCH EXAMEN EN VAARDIGHEIDSTEST PPL(A)**

JAR-FCL 1.130 App 1 JAR-FCL 1.130 & 1.135  
JAR-FCL 1.135 App 2 JAR-FCL 1.135  
IEM-FCL 1.135

### **THEORETISCH EXAMEN**

1. Het theoretische examen gebeurt per computer.  
De negen materies (examenvakken) worden op één dag afgelegd.

Voor alle vakken samen worden ten minste 120 meerkeuzevragen gesteld.

2. De inschrijving voor een initiële zittijd gebeurt uitsluitend met het formulier "AANVRAAG TOT INSCHRIJVING THEORETISCH EXAMEN". Bij die aanvraag wordt het behoorlijk ingevulde "OPLEIDINGSATTEST JAR-FCL" gevoegd.

De inschrijving voor eventuele herexamens gebeurt uitsluitend met het formulier "AANVRAAG TOT INSCHRIJVING HEREXAMEN JAR-FCL", met vermelding van de materies waarvoor men nog examen moet afleggen.

Deze formulieren zijn gepubliceerd op [www.mobilit.fgov.be](http://www.mobilit.fgov.be) → lucht → formulieren

Bij de inschrijving worden het betalingsbewijs van de verschuldigde vergoeding en de vereiste attesten gevoegd.

3. Per vak geldt een maximumtijd, als volgt:

	materie	duur
voormiddag	Luchtvaartreglementering en ATC-procedures	0u45
	Vluchtbeginselen	0u45
	Algemene kennis van het luchtvaartuig	0u30
	Vluchtprestatie en -planning	1u00
middagpauze		
namiddag	Menselijke prestatie en beperkingen	0u45
	Meteorologie	0u30
	Navigatie	1u00
	Operationele procedures	0u30
	Communicatie	0u30

4. Het examen mag in het Nederlands, het Frans, het Duits of het Engels worden afgelegd.

De taalkeuze gebeurt bij het examen zelf.

5. Om te slagen voor een materie moet de kandidaat ten minste 75% van de punten behalen.

Voor correcte antwoorden worden er punten toegekend, maar voor foute antwoorden worden er geen punten afgetrokken. Onbeantwoorde vragen worden als fout beschouwd.

Toute fraude ou tentative de fraude au cours de l'examen, ainsi que le non-respect des procédures réglementaires de l'examen entraînent l'annulation de l'épreuve ou de la totalité de l'examen.

**6.** Le candidat présente initialement toutes les matières en une seule fois.

Il obtient une réussite partielle s'il a réussi dans au moins une matière lors de la session initiale.

**7.** Le candidat qui n'a pas réussi dans toutes les matières lors de la session initiale peut faire deux fois des examens de repêchage.

Les examens de repêchage portent sur toutes les matières dans lesquelles le candidat n'a pas encore réussi.

**8.** Le candidat est réputé avoir réussi l'examen théorique s'il a réussi dans toutes les matières dans une période de douze mois.

**9.** Le candidat qui a échoué à l'examen se trouve à nouveau dans les conditions initiales pour présenter l'examen.

**10.** La réussite à l'examen théorique est valable pendant une période de vingt-quatre mois en vue de la délivrance de la licence PPL(A), à compter du jour de la réussite à l'examen théorique.

**11.** La circulaire « CIR/FCL 7 Programme de la formation théorique et en vol PPL(A) » détermine la matière à connaître pour l'examen théorique.

### **EPREUVE D'APTITUDE**

**12.** Tout candidat à l'épreuve d'aptitude en vue de l'obtention d'une PPL(A) aura reçu une formation sur un avion de même type/classe que celui utilisé pour l'épreuve.

Le candidat peut choisir de passer l'épreuve sur un avion monomoteur, ou sur un avion multimoteur sous réserve de répondre aux conditions d'expérience de vol imposées aux articles 59 et 60 de l'AR du 4 mars 2008 réglementant les licences civiles de pilote d'avions (70 heures de vol en tant que pilote commandant de bord d'avions).

L'avion utilisé pour l'épreuve doit être conforme aux conditions concernant les avions utilisés pour la formation (Circulaire FCL 7).

**13.** Afin de pouvoir juger si le candidat est suffisamment préparé à présenter l'épreuve d'aptitude, l'examineur prendra connaissance des renseignements concernant la formation du candidat (dossier de formation) avant d'entamer l'épreuve.

**14.** Le candidat présentera les sections 1 à 5 de l'épreuve d'aptitude figurant en annexe 1 "Epreuve d'aptitude PPL(A)" et la section 6 s'il utilise un avion multimoteur.

En cas d'échec dans un élément d'une section, le candidat devra représenter entièrement ladite section.

Elk bedrog of poging tot bedrog tijdens het examen, alsook het niet naleven van de reglementaire examenprocedures, hebben de nietigheid van de proef of van het examen in zijn geheel tot gevolg.

**6.** De kandidaat legt de eerste keer alle materies in één keer af.

Hij is gedeeltelijk geslaagd, als hij tijdens de initiële zitting voor ten minste één materie geslaagd is.

**7.** De kandidaat die in de initiële zitting niet voor alle materies slaagde, mag nog twee maal herexamens doen.

Bij elk herexamen legt de kandidaat alle vakken af waarvoor hij nog steeds niet geslaagd is.

**8.** De kandidaat is geslaagd voor het theoretische examen, indien hij binnen een periode van twaalf maanden voor alle materies geslaagd is.

**9.** De kandidaat die niet voor het examen geslaagd is, bevindt zich weer in de aanvangsvoorwaarden om het examen af te leggen.

**10.** Het theoretische examen blijft gedurende vierentwintig maanden geldig voor de uitreiking van de PPL(A)-vergunning, te rekenen vanaf de datum waarop men voor het theoretische examen geslaagd is.

**11.** De leerstof voor het theoretische examen wordt bepaald in de circulaire "CIR/FCL 7 Programma van de theoretische en de vliegopleiding PPL(A)".

### **VAARDIGHEIDSTEST**

**12.** De kandidaat voor een vaardigheidstest PPL(A) moet een opleiding hebben gekregen op vliegtuigen behorend tot de klasse of het type dat gebruikt wordt voor de vaardigheidstest.

Het is de kandidaat toegestaan om de test af te leggen op een éénmotorig vliegtuig, of op een meermotorig vliegtuig indien hij voldoet aan de eisen inzake vliegervaring zoals bepaald in de artikelen 59 en 60 van het KB van 4 maart 2008 tot regeling van de burgerlijke vergunningen van bestuurder van vliegtuigen (70 uren vliegtijd als gezagvoerder van vliegtuigen).

Het vliegtuig dat voor de vaardigheidstest gebruikt wordt moet voldoen aan de eisen opgelegd aan de vliegtuigen die voor de opleiding worden gebruikt (Circulaire FCL 7).

**13.** Teneinde te kunnen oordelen of de kandidaat voldoende voorbereid is om de vaardigheidstest af te leggen zal de examiner, alvorens de vaardigheidstest af te nemen, kennis nemen van de gegevens betreffende de opleiding van de kandidaat (training record).

**14.** De kandidaat moet de secties 1 tot 5 afleggen van de vaardigheidstest zoals voorgeschreven in bijlage 1 "Vaardigheidstest PPL(A)", en daarenboven sectie 6 indien een meermotorig vliegtuig wordt gebruikt.

Wanneer de kandidaat niet slaagt voor één onderdeel van een sectie, dan mislukt hij voor de gehele sectie.

En cas d'échec dans plus d'une section, le candidat devra représenter la totalité de l'épreuve d'aptitude.

En cas d'échec dans une seule section, le candidat devra représenter ladite section uniquement.

En cas d'échec à une section quelconque lors de l'épreuve de repêchage, le candidat devra représenter de nouveau la totalité de l'épreuve y compris les sections passées avec succès lors d'une tentative précédente.

Toutes les sections de l'épreuve d'aptitude doivent être réussies en 6 mois au plus.

**15.** Après tout échec à l'épreuve d'aptitude, un complément de formation en vol peut être imposé par l'examineur s'il le juge souhaitable.

Un complément de formation d'au moins deux heures de vol est imposé au candidat qui n'a pas réussi dans toutes les sections de l'épreuve d'aptitude après deux tentatives.

Le nombre de tentatives n'est pas limité.

**16.** Lors des épreuves d'aptitude l'examineur veillera à ce que la sécurité de l'avion et de ses occupants ne sera jamais mise en danger.

Il respectera les dispositions de l'AR du 4 mars 2008 réglementant les licences civiles de pilote d'avions ainsi que les directives aux examinateurs figurant dans la circulaire FCL 28.

**17.** Si le candidat désire interrompre l'épreuve d'aptitude pour des raisons irrecevables par l'examineur, il devra repasser la totalité de l'épreuve.

Si l'examineur juge les raisons de l'interruption recevables, seules les sections non effectuées devront être passées lors d'un vol ultérieur.

**18.** Toute manœuvre ou procédure de l'épreuve d'aptitude peut être répétée une fois par le candidat.

L'examineur peut interrompre l'épreuve à tout moment s'il juge que la démonstration du niveau de compétence du candidat impose une nouvelle épreuve complète.

**19.** Le candidat doit piloter l'avion à partir d'une position où les fonctions de commandant de bord peuvent être exercées.

Il doit présenter l'épreuve comme s'il était le seul pilote à bord de l'avion.

**20.** L'examineur détermine le trajet de l'épreuve de navigation.

Ce trajet peut s'achever à l'aérodrome de départ ou à un autre aérodrome.

Le candidat est responsable pour la préparation du vol et doit s'assurer que tous les équipements et toute la documentation nécessaires au vol se trouvent à bord de l'avion.

Wanneer hij mislukt voor méér dan een sectie, dan moet hij de volledige vaardigheidstest opnieuw afleggen.

Wanneer de kandidaat niet slaagt voor één enkele sectie, dan moet hij enkel deze sectie opnieuw afleggen.

Elke mislukking voor een sectie bij de herkansing, ook voor die secties die bij een voorgaande poging met succes werden afgelegd, heeft tot gevolg dat de kandidaat de volledige vaardigheidstest opnieuw dient af te leggen.

Alle secties van de vaardigheidstest moeten binnen een periode van 6 maanden afgelegd worden.

**15.** Na het mislukken van een vaardigheidstest kan een bijkomende vliegopleiding door de examinerator worden opgelegd, indien hij dit wenselijk acht.

Wanneer de kandidaat na twee pogingen niet voor alle secties van de vaardigheidstest is geslaagd, dient hij verplicht een bijkomende vliegopleiding te volgen van tenminste twee uren.

Er is geen beperking aan het aantal vaardigheidstesten die een kandidaat kan afleggen.

**16.** Bij het afnemen van de vaardigheidstesten ziet de examinerator erop toe dat de veiligheid van het vliegtuig en van zijn inzittenden niet in gevaar wordt gebracht.

Hij houdt zich aan de bepalingen van het KB van 4 maart 2008 houdende regeling van de burgerlijke vergunningen van bestuurder van vliegtuigen en aan de richtlijnen voor de examineratoren zoals bepaald in circulaire FCL 28.

**17.** Wanneer de kandidaat de vaardigheidstest voortijdig wenst te beëindigen omwille van redenen die volgens de examinerator niet gegrond zijn, dan moet hij de volledige vaardigheidstest opnieuw afleggen.

Wanneer de vaardigheidstest voortijdig wordt afgebroken omwille van redenen die voor de examinerator aanvaardbaar zijn, dan zal tijdens een latere vlucht alleen nog examen worden afgelegd over de nog niet afgelegde secties.

**18.** Elk manoeuvre of oefening van de vaardigheidstest mag door de kandidaat één keer worden herhaald.

De examinerator mag de vaardigheidstest op eender welk moment afbreken wanneer hij van oordeel is dat de vaardigheid van de kandidaat van een dergelijk niveau is dat het aangewezen is hem de volledige vaardigheidstest opnieuw te doen afleggen.

**19.** De kandidaat dient het vliegtuig te besturen vanop een plaats die hem toelaat de functies van gezagvoerder uit te oefenen.

De vaardigheidstest moet worden uitgevoerd alsof hij het enige bemanningslid aan boord van het vliegtuig is.

**20.** De te vliegen route voor de navigatieproef zal bepaald worden door de examinerator.

De route mag eindigen op het vliegveld van vertrek of op een ander vliegveld.

De kandidaat is verantwoordelijk voor de vluchtvoorbereiding en moet er zich van vergewissen dat het materiaal en de documentatie die nodig zijn voor de uitvoering van de vlucht aan boord van het vliegtuig zijn.

La section navigation de l'épreuve d'aptitude doit durer au minimum 60 minutes et peut, après accord du candidat et de l'examineur, faire l'objet d'une épreuve distincte.

**21.** Le candidat doit indiquer à l'examineur les vérifications et les actions effectuées, y compris l'identification des moyens de radionavigation. Les vérifications sont effectuées d'après la check-list autorisée pour l'avion utilisé au cours de l'épreuve.

Les vitesses et les puissances moteur sont convenues avec l'examineur avant le début du vol et doivent être conformes à celles indiquées dans le manuel de l'avion considéré.

**22.** L'examineur ne prend pas part à la conduite de l'avion, sauf si une intervention de sa part est nécessaire pour assurer la sécurité ou pour éviter de provoquer des retards inacceptables dans la circulation aérienne.

### TOLERANCE DE L'ÉPREUVE D'APTITUDE

**23.** Le candidat doit démontrer son aptitude à :

- piloter l'avion dans le cadre de ses limites d'utilisation,
- exécuter toutes les manœuvres avec souplesse et précision,
- faire preuve d'un jugement et d'un comportement d'aviateur,
- appliquer ses connaissances aéronautiques et
- garder la maîtrise permanente de l'avion de façon que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre ne soit jamais sérieusement mise en doute.

**24.** Les limites suivantes constituent une orientation générale. L'examineur tiendra compte des conditions de turbulence et des qualités de manœuvre et des performances de l'avion utilisé.

Hauteur

vol normal	± 150 ft
avec panne moteur simulée	± 200 ft

Cap / alignement sur aides radio

vol normal	± 10°
avec panne moteur simulée	± 15°

Vitesse

décollage et approche	+ 15 / - 5 knots
tous autres régimes de vol	± 15 knots

**25.** Tous les contacts radio avec l'ATC se feront exclusivement en anglais.

De duur van het navigatiedeel van de vaardigheidstest moet tenminste 60 minuten bedragen en mag, in onderlinge afspraak tussen de kandidaat en de examiner, als een afzonderlijke test gevlogen worden.

**21.** De kandidaat moet aan de examiner aangeven welke checks en taken hij zal uitvoeren, inclusief de identificatie van de radionavigatiehulpmiddelen.

De checks worden uitgevoerd in overeenstemming met de toegestane checklist voor het vliegtuig waarmee de vaardigheidstest wordt afgelegd.

De snelheden en de tijdens de vlucht in te stellen vermogens worden voor het begin van de vlucht in overleg met de examiner bepaald en moeten overeenstemmen met deze die in de handleiding van het betrokken vliegtuig worden aangegeven.

**22.** De examiner mag niet deelnemen aan de vliegoperaties, behalve wanneer zijn ingrijpen noodzakelijk is uit veiligheidsoverwegingen of om onaanvaardbare vertraging van het andere luchtverkeer te vermijden.

### TOLERANTIE VAN DE VAARDIGHEIDSTEST

**23.** De kandidaat moet aantonen dat hij:

- het vliegtuig kan besturen binnen de prestatiebeperkingen van het toestel,
- alle manoeuvres kan uitvoeren met soepelheid en nauwkeurigheid,
- een goede beoordeling en stuurmanskunst heeft,
- zijn luchtvaartkennis in de praktijk kan omzetten en
- ten alle tijde de controle over het vliegtuig kan behouden op een wijze dat er nooit ernstige twijfel is over het succesvol verloop van een procedure of manoeuvre.

**24.** De volgende limieten worden gegeven als algemene richtlijn. De examiner zal toleranties toelaten voor turbulent weer en rekening houden met de specifieke eigenschappen van het vliegtuig dat gebruikt wordt.

Hoogte

normale vlucht	± 150 ft
met gesimuleerde motorpanne	± 200 ft

Heading / Tracking van radiobakens

normale vlucht	± 10°
met gesimuleerde motorpanne	± 15°

Snelheid

opstijgen en landen	+ 15 / - 5 knots
alle andere vluchtregimes	± 15 knots

**25.** Alle radiocontacten met de ATC gebeuren uitsluitend in het Engels.

## CONTENU ET RAPPORT DE L'ÉPREUVE D'APTITUDE

26. Les manœuvres et sections à effectuer lors de l'épreuve d'aptitude en vue d'une délivrance d'une PPL(A) sont celles reprises dans l'annexe 1 à la présente circulaire: "Epreuve d'aptitude PPL(A)" (Appendice 2 JAR-FCL 1.135 ).

Le formulaire figurant dans l'annexe 2 "Candidature et rapport de l'épreuve d'aptitude" ( IEM FCL 1.135 ) doit être complété et signé par l'examineur et être envoyé par celui-ci en même temps que l'annexe 1 à la Direction générale Transport aérien.

L'examineur conservera pendant 5 ans une copie de ces documents.

## INHOUD EN RAPPORT VAN DE VAARDIGHEIDSTEST

26. Voor de vaardigheidstest met het oog op de uitreiking van een PPL(A) worden de oefeningen en secties uitgevoerd zoals voorgeschreven in bijlage 1 bij deze circulaire: "Vaardigheidstest PPL(A)". ( Appendix 2 JAR-FCL 1.135 ).

Het formulier als bijlage 2 "Kandidatuur en rapport vaardigheidstest PPL(A)" ( IEM FCL 1.135 ) moet, volledig ingevuld en ondertekend, door de examiner naar het Directoraat Generaal Luchtvaart opgestuurd worden, samen met de bijlage 1.

De examiner houdt een afschrift van deze documenten gedurende 5 jaar bij.

**Appendice 2 au JAR-FCL 1.135**

**Programme de l'épreuve d'aptitude pour la délivrance du PPL(A)**

(Voir JAR-FCL 1.135)

(Voir IEM FCL 1.135)

<b>SECTION 1.</b> <b>Actions avant le vol et avant le décollage</b>	
<i>L'emploi de la checkliste, le comportement d'aviateur (pilotage de l'avion à l'aide des références extérieures, procédures d'anti-givrage et de dégivrage, etc.) sont d'application dans toutes les sections.</i>	
a	Documents nécessaires pour le vol et briefing météo
b	Masse et calcul de centrage, calcul de la puissance disponible
c	Inspection avant le vol et préparation de l'avion
d	Démarrage du moteur et actions après démarrage
e	Le taxi, procédures d'aérodrome et actions avant le décollage
f	Décollage et actions après le décollage
g	Procédures d'éloignement de l'aérodrome
h	Contact avec l'ATC – adhérence aux instructions reçues, procédures R/T

**SECTION 2.**  
**Vol général.**

a	Contact avec l'ATC – adhérence aux instructions reçues, procédures R/T
b	Vol rectiligne horizontal, avec changements de vitesse
c	Vol en montée : i. meilleur taux de montée ii. virages en montée iii. mise en vol horizontal
d	Virages à inclinaison moyenne (30°)
e	Virages serrées (45°) – y compris la reconnaissance et la sortie d'une descente accélérée en spirale
f	Vol à des vitesses basses critiques, avec et sans flaps
g	Perte de sustentation : i. perte de sustentation en configuration de vol normal et reprise au moteur ii. approche de la perte de sustentation en virage descendant à 20° d'inclinaison, avec flaps pour l'approche iii. approche de la perte de sustentation, en configuration d'atterrissage
h	Vol en descente : i. avec et sans puissance moteur ii. virage en descente (virages serrées en vol plané) iii. mise en vol horizontal

**SECTION 3.**  
**Vol de navigation – procédures.**

a	Calcul de vol (flight log), navigation à l'estime et lecture de carte
b	Maintien de l'altitude, du cap et de la vitesse
c	Orientation, calcul du temps et révision du temps d'arrivée estimé, le tenu du calcul de vol
d	Diversión vers un aérodrome de diversion (le calcul et l'exécution)
e	L'emploi des aides à la radionavigation
f	Contrôle du pilotage aux instruments de base (virage de 180° en IMC simulé)
g	La maîtrise du travail dans le cockpit (contrôles, les systèmes de carburant, givrage carburateur, etc.), le contact avec l'ATC – adhérence aux instructions reçues, procédures R/T

<b>SECTION 4. Approche et atterrissage – procédures.</b>	
a	Procédures d'approche de l'aérodrome
b	*atterrissage de précision (atterrissage sur terrain court), atterrissage avec vent de travers (si les conditions le permettent)
c	*atterrissage sans l'emploi de flaps
d	*approche et atterrissage avec moteur au grand ralenti (uniquement avions monomoteurs)
e	Atterrissage et redécollage
f	Remise des gaz à basse altitude
g	Contact avec l'ATC – adhérence aux instructions reçues, procédures R/T
h	Actions après le vol
<b>SECTION 5. Situations anormales et d'urgence.</b>	
Cette section peut être combinée avec les sections 1 à 4.	
a	Panne moteur simulée après le décollage (avions monomoteurs uniquement)
b	*atterrissage de fortune simulé (avions monomoteurs uniquement)
c	Atterrissage de précaution simulé (avions monomoteurs uniquement)
d	Des situations d'urgence simulées
<b>SECTION 6. Vol asymétrique simulé et exercices pertinents au type/classe</b>	
Cette section peut être combinée avec les sections 1 à 5.	
a	Panne moteur simulée après le décollage (à une altitude de sécurité, sauf dans un simulateur de vol)
b	Approche et remise des gaz en vol asymétrique
c	Approche et atterrissage avec arrêt complet en vol asymétrique
d	L'arrêt et le redémarrage d'un moteur en vol
e	Contact avec l'ATC – adhérence aux instructions reçues, procédures R/T, comportement d'aviateur
f	Au choix de l'examineur en vol – chaque partie de l'examen en vol classe/type en application à l'avion utilisé : i. les systèmes de l'avion, y compris l'emploi de l'autopilote ii. la gérance du système de pressurisation iii. l'emploi des systèmes de dégivrage et de antigivrage
g	Interrogation orale

\*certains de ces points peuvent être combinés au choix de l'examineur en vol

**Appendix 2 aan JAR-FCL 1.135****Inhoud van de vaardigheidstest voor de uitreiking van een PPL(A).**

(Zie JAR-FCL 1.135)

(Zie IEM FCL 1.135)

<b>DEEL 1.</b> <b>Handelingen vóór de vlucht en vóór het opstijgen</b>	
<i>Het gebruik van de checklist, luchtvakmenschap (besturing van het vliegtuig met behulp van uitwendige waarneming, anti-ijs en ont-ijs procedures, enz. ) zijn in alle delen van toepassing.</i>	
a	Documenten nodig voor de vlucht en overzicht van de weersituatie
b	Massa en evenwichtberekening, berekening van het beschikbare vermogen
c	Nazicht en voorbereiding van het vliegtuig
d	Starten van de motor en de handelingen na het starten
e	Taxiën en luchthavenprocedures, handelingen voor het opstijgen
f	Opstijgen en controles na het opstijgen
g	Procedures om zich van het luchtvaartterrein te verwijderen
h	ATC-verbinding – opvolgen van de bevelen, R/T procedures

**DEEL 2.**  
**Algemene vlucht**

a	ATC-verbinding – opvolgen van de bevelen, R/T procedures
b	Rechthoekige horizontale vlucht, met snelheidsveranderingen
c	Klimvlucht: i. beste klimmaat ii. klimmende bochten iii. overgang naar horizontale vlucht
d	Bochten met middelmatige helling (30°)
e	Scherpe bochten (45°) – hierin begrepen het herkennen en verbeteren van de spiraalduikvlucht
f	Vlucht aan kritiek lage snelheden, met en zonder flaps
g	Draagkrachtverlies: i. draagkrachtverlies in normale vluchtconfiguratie en het herstellen met motorvermogen ii. benadering van het draagkrachtverlies in een 20° hellende dalende bocht, met flaps voor de nadering iii. benadering van het draagkrachtverlies in landingsconfiguratie
h	Daalvlucht: i. met en zonder motorvermogen ii. dalende bochten (scherpe bochten in glijvlucht) iii. overgang naar horizontale vlucht

**DEEL 3.**  
**Overlandvlucht – procedures.**

a	Flight log, gegist bestek en kaart lezen
b	Het behouden van hoogte, koers en snelheid
c	Oriëntatie, tijdberekening en herziening van de geschatte aankomsttijd, het bijhouden van de flight log
d	Uitwijken naar een uitwijkhaven (het plannen en de uitvoering ervan)
e	Gebruik van de radionavigatiehulpmiddelen
f	Controle van het basis instrumentvliegen (bocht van 180° in nagebootste IMC)
g	De beheersing van het werk in de cockpit (controles, de brandstofsysteem, carburatorijafzetting, enz.) – verbinding met de ATC – opvolgen van de bevelen, R/T procedures

<b>DEEL 4. Nadering en Landing – procedures.</b>	
a	Naderingsprocedures van het luchtvaartterrein
b	*precisielanding (landing op een kort veld), landing met zijwind (indien de omstandigheden het toelaten)
c	*landing zonder flaps
d	*nadering en landing met motor op traagloop (enkel éénmotorige vliegtuigen)
e	Landen en weer opstijgen
f	Doorstarten van op lage hoogte
g	ATC-verbinding – opvolgen van de bevelen, R/T procedures
h	Handelingen na de vlucht
<b>DEEL 5. Abnormale - en Noodsituaties.</b>	
Dit deel mag samengaan met delen 1 tot en met 4.	
a	Nagebootst motordefect na het opstijgen (enkel éénmotorige toestellen)
b	*gesimuleerde noodlanding (enkel éénmotorige toestellen)
c	Gesimuleerde voorzorgslanding (enkel éénmotorige toestellen)
d	Nagebootste noodsituaties
<b>DEEL 6. Nagebootste asymmetrische vlucht en oefeningen m.b.t. klasse/type.</b>	
Dit deel mag samengaan met delen 1 tot en met 5.	
a	Nagebootst motordefect tijdens het opstijgen (op een veilige hoogte, tenzij uitgevoerd in een vluchtnabootser)
b	Asymmetrische nadering en doorstart
c	Asymmetrische nadering en landing tot volledige stilstand
d	Stilleggen en heropstarten van een motor in vlucht
e	ATC-verbinding – opvolgen van de bevelen, R/T procedures, airmanship
f	Naar keuze van de vliegexaminator – elk deel van de klasse/type vaardigheidstest dat van toepassing is op het gebruikte vliegtuig: <ul style="list-style-type: none"> <li>i. vliegtuigsystemen, met inbegrip van het bedienen van de autopiloot</li> <li>ii. bediening van het cabinedruksysteem</li> <li>iii. gebruik van de ont-ijs en anti-ijs systemen</li> </ul>
g	Mondelinge overhoring

\*Sommige van die onderdelen mogen samengevoegd worden, naargelang de keuze van de vliegexaminator

**CANDIDATURE ET RAPPORT DE L'ÉPREUVE D'APTITUDE PPL(A)**

IEM FCL 1.135

Nom du candidat :	Prénom :
Adresse :	Téléphone :
Numéro de référence licence :	

Organisme qui a donné la formation au candidat (RF / FTO) :
---

<b>1. RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LE VOL</b>	
Type d'avion :	Aérodrome de départ :
Immatriculation :	Aérodrome de destination :
Heure de départ/bloc :	Heure d'arrivée/bloc :
Total bloc/bloc :	Heure de décollage :
Heure d'atterrissage :	

<b>2. RESULTAT DE L'ÉPREUVE</b>	* rayer les mentions inutiles	
Réussite *	Echec *	Réussite partielle*

<b>3. REMARQUES</b>

Lieu et date :	Type et numéro de la licence de l'examineur :
Signature de l'examineur :	NOM de l'examineur en majuscules :

**KANDIDATUUR EN VERSLAG VAARDIGHEIDSTEST PPL(A)**

IEM FCL 1.135

Naam van de kandidaat:	Voornaam:
Adres:	Telefoon:
Referentienummer vergunning:	

Instelling waar de kandidaat zijn opleiding heeft gekregen (RF / FTO):
--

<b>1. GEGEVENS BETREFFENDE DE VLUCHT</b>	
Type vliegtuig:	Vliegveld van vertrek:
Inschrijvingskenmerk:	Vliegveld van bestemming:
Block time off:	Block time on:
Total block time:	Take-off time:
Landing time:	

<b>2. RESULTAAT VAN DE TEST</b>	*het onnodige doorhalen	
Geslaagd *	Niet geslaagd *	Gedeeltelijk geslaagd *

<b>3. OPMERKINGEN</b>

Plaats en datum:	Type en nummer van de vergunning van de examinerator:
Handtekening van de examinerator:	NAAM van de examinerator in drukletters: