



(Foto: Berend Jan Floor)

LAPL toch te beperkt vindt, kan via een aanvullende opleiding voor het PPL gaan. Maar dat vergt wel de nodige extra vlieg- en instructie-uren." Een belangrijk verschil vergeleken met de huidige RTF is dat er binnen de DTO-regelgeving ook sprake kan zijn van een scheiding tussen theorie (PPL-/LAPL theoretical knowledge) en praktijk (PPL of LAPL flying training). Daverschot: "Dat wordt nu apart aangeboden waardoor iemand die bij een andere DTO wordt opgeleid waar geen theorie wordt gegeven, bijvoorbeeld wel bij ons terecht kan omdat de Theoretical Knowledge Instruction voor zowel het PLA (A) als het LAPL (A) tot onze bevoegdheden behoort."

CLASS RATING

Bij een PPL is sprake van een aparte zogenoemde class rating A (Aircraft) SEP (Single Engine Piston) aantekening. Deze class rating is bij het LAPL onderdeel van het brevet. Je krijgt bij de LAPL-opleiding les in een 'niet gecompliceerd' eenmotorig zuigermotoraangedreven vliegtuig waarin je ook examen doet. Dat is de basis van het LAPL-brevet. Daverschot: "Zo'n class rating (A)-SEP in het PPL-brevet is geen typebevoegdheid die iemand het recht geeft om een bepaald type vliegtuig te mogen besturen, maar een klasse die in het brevet staat vermeld. Dat brevet verloopt nooit (je hoeft dus maar een keer examen te doen!), maar die class rating in het PPL wel. Want die is twee jaar geldig en moet daarna verlengd worden. Die verlenging wordt aangetekend in het brevet. Wie het PPL wil verlengen, moet in de laatste twaalf maanden daaraan voorafgaand twaalf uur hebben gevlogen, waarvan zes uur als 'pilot in command'. Daarnaast moeten twaalf starts en landingen in de periode worden uitgevoerd. Ook moet een uur met een instructeur zijn gevlogen."

Bij het LAPL is dus geen sprake van formele verlenging, maar als je gaat vliegen moet je wel steeds voldoen aan bepaalde eisen van recente ervaring. Nieuw binnen de regelgeving is dat een door de inspectie erkend instructeur ook mag verlengen, terwijl dat onder de oude regels een examiner moest zijn."

Verlengen kan ook via een proficiency check (zgn. prof check) afgenomen door een examiner, wanneer iemand bijvoorbeeld door omstandigheden niet aan het aantal vereiste uren is gekomen of de verlengingsdatum is vergeten.

ANDER VLEIGTUIGTYPE?

Maar wat nu als je van vliegtuigtype wilt veranderen (of preciezer gezegd: een andere variant binnen een klasse wilt vliegen)? Daverschot: "Dan komt de Difference Training om de hoek kijken. Die omvat enige theorie en praktijkinstructie die door de instructeur moet worden afgetekend in het logboek. Dat geldt bijvoorbeeld voor de dieselmotoraangedreven vliegtuigen met een single lever. Daarnaast is sprake van familiarisatie, het leren kennen van het vliegtuig en de (boord)systemen. Dat doen we bijvoorbeeld met onze theorie-studenten die voor het eerst gaan vliegen. Dan moeten ze weten waar de knoppen en meters in de cockpit zitten en waarvoor die dienen voordat ze daadwerkelijk de lucht in gaan."

AMBITIES?

"De nieuwe Teuge Flight School heeft geen torenhoge ambities," zegt Daverschot: "We hebben gewoon onze instructiekennis en -kunde gebundeld in deze DTO. En als je hier goed om je heen kijkt, zie je waar we voor staan: gewoon een kleine, maar bovenal gezellige vliegschool aan de 'onderkant van de markt' waar nooit getornd zal worden aan de vliegveiligheid!"

De opleidingseisen en eis aan opleiders voor ultralight-vliegtuigen met een maximaal startgewicht van 472,5 kg, zijn nationaal gebleven. Daar bemoeit Europa zich dus niet mee. ✈️



Jan van Wendel (l), Gert Post en Ruud Daverschot.