



Intern reglement Vliegschool Ursel – BE.DTO.106-EBUL DTO

Art 1: Toepassingsgebied

Dit reglement is geldig voor alle kandidaat PPL(A) – LAPL(A) piloten zolang zij in opleiding zijn bij de EBUL-DTO en is niet meer van toepassing voor vanaf het ogenblik zij hun PPL(A)- LAPL(A) skill test hebben afgelegd. Dit reglement kan bij uitbreiding ook van toepassing voor de kandidaten ULM in zover zij de theoretische cursus PPL(A) – LAPL (A) volgen bij de de DTO. Dit reglement is gezinsins van toepassing voor de ULM piloten tijdens hun praktijkopleiding.

Een kandidaat piloot PPL(A) – LAPL (A) zal hieronder verder genoemd worden als student.

EBUL-DTO of BE.DTO.106 wordt verder in dit reglement DTO genoemd.

Art 2: Openstaande plaatsen

Het DTO management bepaalt jaarlijks het aantal openstaande plaatsen voor de studenten PPL(A) – LAPL (A) in de cursus.

De voorziene verdeling tussen Vliegclub Ursel en Aeroclub Brugge is voorzien op een 80% - 20% verdeelsleutel. Indien de plaatsen door de vliegclubs twee weken voor de aanvang van de theorie niet werden ingevuld, kunnen de resterende openstaande plaatsen door de andere vliegclub worden ingenomen.

Art 3: Toelating tot de cursussen

Geïnteresseerde kandidaten zullen contact opnemen met de Head of training (hoofd van de training) of bij zijn afwezigheid iemand door hem aangeduid , die dan de lijst opmaakt van de nieuwe kandidaten. Pas nadat de kandidaat op de lijst staat wordt hem/haar gevraagd het lidgeld te betalen. Dit houdt in dat alle aanvragen via andere kanalen eerst naar de Head of training worden doorgestuurd.

Het basisprincipe voor de toelating tot de cursus is het “First come, First serve” principe. Echter zal er nadien gekeken worden indien de kandidaat het lidgeld aan één van de vliegclubs heeft betaald. Dan pas is zijn kandidatuur tot student geldig.

Indien een student zijn cursusgeld 4 weken na aanvang van de cursus niet heeft betaald zal hij geweerd worden tot verdere deelname aan de lessen tot na de vereffening van het cursusgeld.

Art 4: Electronische Studentenvolger

Eénmaal de student ingeschreven is wordt een elektronische studentenvolger aangemaakt. Deze staat steeds onder toezicht van het Hoofd van de Training. Hierin worden alle aanwezigheden en theoretische lessen ingegeven, evenals de resultaten van de progress checks. Ook worden hierbij alle vluchten, alle verplichte documenten (solo autorisaties, medische keuringen, officiële documenten van de autoriteit) in ingegeven. Deze studentenvolger worden confidencieel behandeld en conform



de GDPR wetgeving. Dit betekent concreet dat enkel instructeurs (zowel theorie als praktijk) toegang hebben tot deze trainingfolders en de individuele leerling tot zijn eigen folder.

Art 5: Theoretische opleiding

Eénmaal de cursussen aangevat zijn verbindt de DTO er zich toe om de theoretische te geven volgens de leerdoelstellingen zoals die voorgeschreven zijn in Verordening (EU) nr 1178/2011 van de Commissie van 3 november 2011.

Daartoe zullen er theoretische lessen gegeven worden op zaterdagmorgen van 09:30 tot 13:00 en dit in principe van september tot juni. Een gedetailleerd lessenplan met de respectievelijke onderrichters zal aan het begin van het academiejaar overgemaakt worden aan de studenten door het Hoofd van de theoretische opleiding.

Een student kan er voor kiezen om eventueel de theoretische opleiding te volgen via “distance learning”. Tijdens zijn traject van distance learning is hij GEEN student van de DTO maar van de organisatie die de Distance learning organiseert en valt dus buiten de verantwoordelijkheid van de DTO en dus ook van dit reglement voor wat de theoretische cursussen betreft. Bijgevolg zal hij dan ook in de onderste prioriteit komen voor de start van de praktijklessen. De student zal dan pas zijn praktijktraining aanvangen na het slagen voor het theorie-examen bij een bevoegde autoriteit.

De studenten verbinden er zich toe zoveel mogelijk toe om stipt aanwezig te zijn op de theoretische lessen.

Op het einde van elk vak zal een progress check ge-organiseerd worden. Hiertoe dient 75% behaald te worden voor het slagen in dit vak. Herkansing is mogelijk. Als de student voor alle vakken geslaagd is, zal hij een certificaat ontvangen van het Hoofd van de theoretische opleiding, die de student toelaat het officiële theoretische examen af te leggen bij de bevoegde autoriteit.

De progress checks navigatie en luchtvaartreglementering dienen gunstig afgelegd te zijn vooraleer een student solonavigaties kan vliegen.

Art 6: De praktijkopleiding

De praktijkopleiding zal eveneens conform de Verordening (EU) nr 1178/2011 van de Commissie van 3 november 2011 verlopen. Deze is concreet uitgewerkt in de VMMV Vliegclub Declared Training Organisation (DTO) met de goedgekeurde training programma's. Een copy van deze manual is te vinden in skyman onder documenten.

De oefeningen staan ook allemaal beschreven in de elektronische studentenfolder. De prioriteit voor de praktijk is als volgt:

- Studenten die geslaagd zijn in hun theoretisch examen bij een autoriteit (hebben wettelijk dan 24 maanden tijd om te slagen in het praktijk-examen)
- Studenten die geslaagd zijn voor alle progress checks binnen de DTO.



- Studenten die de theoretische lessen volgen binnen de DTO. Toelating tot de praktijkopleiding wordt dan bepaald door het Hoofd van de Opleiding op basis van het aantal studenten die reeds in de praktijk zitten.
- Studenten die distance learning doen en lid zijn van één van de vliegclubs.

Bij de aanvang van de praktijkopleiding wordt er aan elke individuele leerling een primaire instructeur door het Hoofd van de opleiding (HOT) toegekend of door het Hoofd van de vliegopleiding (Chief flight Instructor – CFI). De verantwoordelijkheden van de primaire instructeur zijn:

- De opvolging van de training van de student volgens de Training manual
- Controle en het up-to-date houden van het elektronische studentendossier
- De HOT of CFI op de hoogte brengen inzake tekortkomingen in de training van de student.
- De HOT of CFI op de hoogte brengen wanneer een student klaar is voor zijn praktijkexamen (skill test).
- Voorbereiding van de “application form” voor de skill test:

https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/DGLV/application_form_lapl_ppl_aeroplanes.pdf

Bij verandering van een primaire instructeur door de HOT of CFI zal de kandidaat als de primaire instructeur op de hoogte gebracht. Dit kan op verzoek van de student als van de primaire instructeur.

Art 7: Opvolging van het trainingsprogramma

De vluchten zullen gebeuren op basis van de opvolging van het trainingsprogramma zoals vermeld in de elektronische trainingfolder. De instructeur kan hiervan afwijken mits geldige argumentatie.

Principieel betekent dit echter dat de eerste solo slechts kan gebeuren na een “satisfactory completion” van de oefeningen 1-13 in de trainingssyllabus.

Navigatieoefeningen zullen afgewerkt worden in de normale (logische) volgorde.

Art 8: Boeking van vliegtuigen/instructeurs

De vliegtuigen kunnen geboekt worden door de student onder toezicht van de primaire instructeur. Ten allen tijde zal “instructor hopping” niet toegelaten worden. De primaire instructeur zal daarom toezien dat er zoveel mogelijk dezelfde instructeur geboekt wordt. De primaire instructeur kan een andere instructeur vragen om met zijn/haar student te vliegen op basis van de afwezigheid van de reguliere- in principe primaire- instructeur, een progress check, enz.. Dit zal telkens gecoördineerd en overeengekomen worden tussen de instructeurs. Studenten zullen geen andere instructeurs boeken zonder goedkeuring van de primaire instructeur. De basis is om op een gecontroleerde manier de continuïteit van de training van de student te verzekeren.

Indien om één of andere reden een tijdsduur, een vliegtuig of een vluchtinhoud (vb; navigatie kan wegens slechtere voorspelde weersomstandigheden niet doorgaan) moet aangepast worden, dan zal dit telkens via de goedkeuring van de primaire instructeur gebeuren. De student zal hierin geen



initiatief nemen. Het blijft het ultieme recht van de primaire instructeur om hierin de beslissing te nemen. Bij twijfel zal de student steeds de primaire instructeur of de aangeduide vlieg instructeur contacteren.

Art 9: Aanwezigheid op het vliegveld

Studenten zullen minimum 45 minuten voor hun aangeduide tijd (= tijd wanneer je het vliegtuig ter beschikking hebt) op de planning in de vlietschool aanwezig zijn. Dit laat toe om de laatste voorbereidingen te bekijken zodat de studenten op de aangeduide tijd van de boeking aan het vliegtuig zijn. De student komt **voorbereid** toe op de vliegclub, dit wil zeggen dat er zoveel mogelijk voorbereiding thuis gebeurt.

De studenten die als eerste vliegen op een vrijdagmiddag, zaterdagmorgen, zondagmorgen of bij een feestdag zullen 45 minuten voor het begin van de vliegactiviteiten (= opening van het vliegveld) aanwezig zijn, zodat het vliegtuig klaar is om bij opening van het vliegveld te kunnen opstijgen.

Wanneer studenten die nog theorie volgen en reeds aan het vliegen zijn kunnen ten allen tijde door de HOT stopgezet worden wanneer er geen voldoende progressie is in de intern ge-organiseerde theoretische progress checks. Op regelmatige basis zal er een evaluatie georganiseerd worden binnen het DTO management om dit te evalueren.

Art 10: No show door de student

Indien een student "last minute" niet kan aanwezig zijn dient hij zo snel mogelijk zijn instructeur te verwittigen. Voor de annulering van het vliegtuig worden het intern reglement van de desbetreffende vliegclub gevolgd.

Bij een no show van de student en dit zonder geldige reden zal er voor de instructeur een vergoeding betaald worden die overeenkomt met een tijdsduur gelijk aan de helft van de voorziene reserveringstijd van het vliegtuig. Voor wat een eventuele kost voor het vliegtuig betreft wordt hier eveneens het interne reglement van de desbetreffende vliegclub gevolgd.

Art 11: Minimale weersomstandigheden en vlieghoogtes

Teneinde voldoende trainingsgaranties te kunnen bieden zullen volgende weersomstandigheden en minimale hoogte gehanteerd worden.

DUAL FLIGHTS	
Flight visibility	5 km horizontal visibility Visible horizon required In sight of ground or water
Cloud base (BKN or OVC)	1300 ft for circuit training 2000ft for navigation



Crosswind component	Max demonstrated x-wind PA 28 = 17 kts (AFM) Evektor = 10 kts (AFM)	
	Minimum Flight Altitude	
	Circuit training	600 ft AGL.
	Navigation exercise	1000 ft AGL.
	Stall training	2000 ft AGL. (hard deck)
	Incipient Spin training	3500 ft AGL. (starting altitude)

Voor solo vluchten kunnen de normen aangepast worden, maar zullen zeker niet lager zijn dan de vooropgestelde tabel en blijft het de uiteindelijke beslissing van de instructeur op basis van ervaring van de leerling en type solovlucht.

De instructeur heeft ten allen tijde het voorrecht een vlucht op basis van weersomstandigheden te annuleren. Bij twijfel contacteert de student zijn Instructeur.

Art 11: Veiligheidsbeheer (Safety management)

Volgens de circulaire DGLV MAS01 en het VVMV Vliegclub Declared Training Organisation (DTO) handboek wordt een Safety Management system (SMS) gehandhaafd. Dit systeem is gebaseerd op "just culture" en zal dusdanig niet gebruikt worden om te straffen, maar om handelingen te stellen die de kans op dezelfde incidenten in te toekomst kan verminderen. De Instructeurs en studenten verbinden zich ertoe om zowel verplichte voorvalsrapporten (mandatory occurrence reports) als vrijwillige voorvalsrapporten (Voluntary occurrence reports) op te stellen volgens de circulaire MAS 01 en een copy door te sturen naar de verantwoordelijke van de vlietschool (safety@ebul-dto.be), die tevens Safety manager is voor de DTO.

Het opstellen van een VOR of MOR kan eveneens via het Skyman platform.