



# Handboek FE (S) voor FI

V20220319

## Inhoud

Hoofdstuk 1 Algemeen .....	3
1.1 Inleiding.....	3
1.2 Eisen aan examinatoren .....	3
1.3 Belangenverstrengeling .....	4
1.4 Threat and Error Management (TEM) .....	4
1.5 Just Culture.....	5
1.6 Declared Training Organisation (DTO).....	6
1.7 Bescherming persoonsgegevens .....	6
1.8 Pilot in Command (PIC).....	6
1.9 Communicatie met een kandidaat .....	7
1.10 Uitvoering van een examen.....	7
Hoofdstuk 2 Voorbereiding van het examen.....	8
Hoofdstuk 3 Voorafgaand aan het examen.....	8
3.1 Controle documenten en voorwaarden. ....	8
3.2 Briefing door examiner .....	9
Hoofdstuk 4 Uitvoering van het examen.....	10
4.1 Les en briefing door kandidaat .....	10
4.2 Mondeling theoretisch examen.....	11
4.3 Uitvoeren van het praktische examen.....	12
Hoofdstuk 5 Afronding van het examen.....	13
5.1 Bepalen van de uitslag van het examen .....	13
5.2 Kenbaar maken van de uitslag.....	15
5.3 Wijzen op bezwaarmogelijkheid.....	16
5.4 Administratieve procedures .....	16
Bijlage 1 Instructeurscompetenties.....	17

# Hoofdstuk 1 Algemeen

## 1.1 Inleiding

Dit handboek is bedoeld voor opleidingsdoelstellingen en is niet juridisch bindend. Het is een begeleidend document bij de standaardisatie-eisen en richtlijnen voor examinatoren die al zijn uiteengezet in de Aircrew Regulation. Naast de wettelijke inhoud van de Aircrew Regulation, is het doel van dit handboek om de uitvoering van examens te standaardiseren en “best practices” te geven voor het afnemen van examens. Het handboek is afgeleid van het Flight Examinors Manual van EASA, Module 1 en is een toevoeging daarop. De hierbij behorende SFCL module is nog niet gepubliceerd door EASA.

Een houder van de bevoegdheid FI (S) is bevoegd instructie te geven voor het SPL en elke startmethode daarin waarvoor de FI (S) zelf de bevoegdheid heeft<sup>1</sup>.

De veiligheid in de luchtvaart is sterk afhankelijk van de kennis en operationele kwaliteiten van de vliegers. De examinator moet daarom in overweging nemen dat de kwaliteit van de instructie die een individuele vlieger ontvangt een grote invloed heeft op de veiligheid.

## 1.2 Eisen aan examinatoren

Examinatoren zijn de belangrijkste handhavers van de kwaliteitsnormen zoals die gelden in de luchtvaart. Als zodanig moeten zij het voorbeeld geven voor hun tak van luchtvaart qua vliegerschap en vliegdiscipline. Ze moeten een grondige kennis hebben van het brevetteringsstelsel, een hoge mate van persoonlijke integriteit hebben en een professionele en voorbereide benadering van het uitvoeren van een examen ten toon spreiden.

Hiervoor heeft de examinator een certificaat, dat de examinator machtigt om skill tests, proficiency check of AoC's (Assesmentents of Competence) uit te voeren. Daarbij handelen examinatoren niet namens hun Competent Authority (ILT), maar oefenen ze de privileges uit die hun worden verleend door het certificaat dat ze bezitten.

Een FE (S) voor FI is bevoegd om Assesmentents of Competence (AoC's) ) uit te voeren:

- voor de eerste afgifte van een FI (S) bevoegdheid
- wanneer een FI (S) qua currency niet voldoet aan de vereiste instructie-ervaring, in de afgelopen 9 jaar geen (positieve) beoordeling door een FiFi heeft of een negatieve beoordeling door een FiFi heeft gekregen

Om de bevoegdheid FE (S) voor FI<sup>2</sup> te mogen uitoefenen moet de houder in het bezit zijn van:

1. Een SPL met FI-bevoegdheid en de bevoegdheid FiFi en voldoen aan de currency-eisen voor deze bevoegdheden.
2. Gekwalificeerd zijn om als PIC op te treden in het te gebruiken zweefvliegtuig.

---

<sup>1</sup> Voor het geven van instructie op een TMG is aanvullend de bevoegdheid FI (S) TMG vereist.

<sup>2</sup> Wanneer de Competent Authority van de kandidaat een andere is dan die het certificaat van de examinator heeft afgegeven, dient de examinator het Examiner Differences Document van die CA te raadplegen.

### 1.3 Belangenverstrengeling

Part-SFCL (SFCL.405 en het GM daarbij) bepaalt dat een FE (S) niet:

1. Een skill-test of een AoC mag uitvoeren bij een kandidaat waarbij hij of zij meer dan 50% van de vereiste vlieg instructie heeft gegeven voor het betreffende brevet, rating of certificaat.
2. Een skill test, proficiency check of AoC mag uitvoeren wanneer hij of zij vindt dat zijn of haar objectiviteit kan zijn beïnvloed.

De Aircrew Regulation geeft richtlijnen voor situaties waarin de examiner moet overwegen of zijn of haar objectiviteit is aangetast. De gegeven voorbeelden zijn wanneer de kandidaat een familielid of vriend is van de examiner of wanneer ze verbonden zijn door economische belangen of politieke voorkeuren enz.

Het is niet mogelijk om elke situatie uiteen te zetten waarin een examiner het gevoel heeft dat zijn objectiviteit in het gedrang kan komen. In werkelijkheid zijn examinatoren die examens uitvoeren vaak gespecialiseerd in een vliegtuigklasse of -type en werken ze mogelijk in een specifieke omgeving waar het niet praktisch is om een andere beschikbare gekwalificeerde examiner te vinden, bijvoorbeeld in het geval van examinatoren die instructeur zijn bij dezelfde DTO of lid zijn van dezelfde vliegclub als de examenkandidaat.

Examinatoren zijn onafhankelijke arbiters, individueel verantwoordelijk voor de beslissingen die zij nemen. Dit betekent dat de unieke gemeenschappelijke factor in alle examens, ongeacht de omgeving, de directe relatie is tussen de examiner en de kandidaat voor een brevet of rating. In alle gevallen is de primaire verantwoordelijkheid van de examiner bij het uitvoeren van een examen om professioneel te handelen in het belang van de luchtvaartveiligheid, ongeacht de aard van de relatie met de examenkandidaat. In dit opzicht dienen examinatoren alleen examens uit te voeren als ze ervan overtuigd zijn dat er geen twijfel bestaat over hun onafhankelijkheid en als er geen belangenverstrengeling is. Het is de verantwoordelijkheid van de examiner om er bij het nemen van een beslissing voor te zorgen dat het examen wordt afgenomen zonder twijfel over de onpartijdigheid van de uitslag.

### 1.4 Threat and Error Management (TEM)

Alle vlieg- en grondinstructie voor EASA-licenties omvatten naast airmanship de principes van Threat and Error Management (TEM). De Aircrew Regulation geeft duidelijke richtlijnen over de principes van Threat and Error-beheer voor de Multi Pilot Licence (MPL); voor andere brevetten gaat de verordening echter niet in detail.

Examinatoren die examens uitvoeren moeten controleren of de kandidaat deze principes duidelijk begrijpt en ermee vertrouwd is op het niveau dat geschikt is voor de betreffende bevoegdheid<sup>3</sup>. Ongeacht het niveau van de bevoegdheid waarvoor wordt geëxamineerd, moeten alle examinatoren bekend zijn met de principes van Threat and Error Management (TEM) en in staat zijn om het TEM-raamwerk te bespreken met DTO-instructeurs en examenkandidaten. De Aircrew Regulation bevat één model waarin de principes van Threat and Error management worden uitgelegd, eenvoudigweg het "TEM-model" genoemd.

---

<sup>3</sup> Bron: EASA FEM, Module 1, paragraaf 4.2

Volgens dit model zijn drie basiscomponenten van TEM:

- Bedreigingen (threats)
- Fouten (errors)
- Ongewenste vliegsituaties (undesired aircraft states).

Dit model stelt dat bedreigingen en fouten deel uitmaken van de dagelijkse luchtvaartoperaties die door vliegers moeten worden gemanaged, aangezien zowel dreigingen als fouten in potentie ongewenste vliegsituaties kunnen creëren<sup>4</sup>.

Examinatoren moeten de juiste balans zien te vinden in het niveau van de kennis en toepassing die vereist is voor de betreffende bevoegdheid, het niveau van TEM-toepassing voor het SPL zal niet hetzelfde zijn als voor de ATPL.

## 1.5 Just Culture

Het burgerluchtvaartstelsel moet een 'veiligheidscultuur' bevorderen die de spontane melding van voorvallen faciliteert en daarmee het principe van een "just culture" bevordert. Just culture is een essentieel onderdeel van een bredere veiligheidscultuur en deze principes worden in Europa geregeld door verordening (EU) nr. 376/2014.

Just culture<sup>5</sup> betekent een cultuur waarin personen:

- niet worden gestraft voor handelingen, nalatigheden of beslissingen die door hen zijn genomen die in overeenstemming zijn met hun ervaring en opleiding,
- worden aangemoedigd om veiligheidsgerelateerde informatie te melden.

Het mag individuen echter niet ontslaan van hun normale verantwoordelijkheden en is geen vrijbrief voor grove nalatigheid, opzettelijke schendingen en destructieve handelingen.

Examinatoren moeten zich bewust zijn van het belang van rapportage, analyse en follow-up van voorvallen in de burgerluchtvaart en een positieve Just Culture-omgeving bevorderen.

---

<sup>4</sup> Meer informatie over TEM is beschikbaar in de Aircrew Regulation, ICAO Doc.9868 en ICAO Circular 314.

<sup>5</sup> Bron: EASA FEM, Module 1, paragraaf 4.3

## 1.6 Declared Training Organisation (DTO)<sup>6</sup>

Een Declared Training Organisation (DTO) is een organisatie die gerechtigd is tot het geven van opleiding aan piloten op basis van een aan de Competent Authority afgelegde declaratie. Een DTO moet een trainingsprogramma hebben waarin de training die door die DTO wordt gegeven in detail wordt beschreven. Na voltooiing van een specifieke opleiding moet een kandidaat een certificaat “verklaring afronding opleiding” en aanbeveling voor het examen van de DTO ontvangen.

De opleidingsdossiers worden ter beschikking gesteld van de examinerator. In dit verband moeten examineratoren zich ervan bewust zijn dat de Aircrew Regulation vereist dat examineratoren bij het uitvoeren van skill tests, proficiency checks en assessments of competence verifiëren dat de kandidaat voldoet aan alle kwalificatie-, opleidings- en ervaringsvereisten voor de verlenging of hernieuwde afgifte van het bewijs van bevoegdheid, bevoegdverklaring of certificaat waarvoor het examen wordt afgelegd.

Aan deze vereiste kan worden voldaan door het certificaat “verklaring afronding opleiding” (inclusief onderliggende documenten zoals logboek en werkboek) of andere relevante documentatie die vereist is, zorgvuldig te controleren om ervoor te zorgen dat de Competent Authority het brevet, de bevoegdverklaring of certificaataanvraag niet zal afwijzen. Examineratoren moeten bekend zijn met de organisatiestructuur en procedures van een DTO, met name wanneer ze een examen uitvoeren met een kandidaat die gebruikmaakt van de faciliteiten en vliegtuigen<sup>7</sup> van een DTO. Het is zeer waarschijnlijk dat de DTO operationele regels heeft die van toepassing zijn op het ter beschikking stellen van het vliegtuig, die net zo van toepassing zullen zijn op de examinerator als op een PIC. Daarnaast heeft de examinerator de eigen verantwoordelijkheid om te controleren of het ter beschikking gestelde vliegtuig geschikt is en voldoende is uitgerust voor het doel van het examen.

## 1.7 Bescherming persoonsgegevens

Een deel van de verantwoordelijkheid van een examinerator is de bescherming van de persoonsgegevens van een kandidaat wanneer deze worden verwerkt voor de afronding van een examen. De examinerator dient zich bewust te zijn van deze verantwoordelijkheid en zorg te dragen voor het voldoen aan de toepasselijke eisen rekening houdende met de vele uiteenlopende omstandigheden waarin een examen kan worden uitgevoerd.

Examineratoren moeten gedurende 5 jaar de gegevens te bewaren van alle door hun uitgevoerde skill tests, proficiency checks and assessments of competence en de resultaten daarvan.

## 1.8 Pilot in Command (PIC)

Bij het uitvoeren van een examen in een vliegtuig moeten de respectievelijke rollen van de examinerator en de kandidaat duidelijk worden gedefinieerd, met name met betrekking tot echte of gesimuleerde noodsituaties. Tijdens het vliegen moet altijd duidelijk zijn wie de besturing van vliegtuig doet. Voorafgaand aan de vlucht moeten de betrokken vliegers tijdens een briefing de procedures afspreken voor de overdracht van de besturing (bijvoorbeeld: “jij hebt hem” of “ik heb hem”).

Tijdens examens voor het SPL of de bevoegdheden daarin is de examinerator de gezagvoerder (PIC).

---

<sup>6</sup> Bron: EASA FEM, Module 1, paragraaf 5.0

<sup>7</sup> In het geval van een “non-EASA” vliegtuig (oldtimer): raadpleeg AMC2 SFCL.430 g. Het vliegtuig dient toegelaten te zijn voor gebruik voor opleiding door een DTO.

## 1.9 Communicatie met een kandidaat

Een examiner moet in staat zijn om interpersoonlijke en communicatieve vaardigheden toe te passen om een effectieve werkrelatie met de kandidaat op te bouwen zonder taalbarrières. Communicatie in een vliegtuigcockpit is anders dan normale face-to-face communicatie vanwege de beperkte mogelijkheid om elkaar te zien. Een kandidaat kan tijdens een examen gemakkelijk in de war raken door onduidelijke communicatie. Het gebruik van niet-relevante communicatie moet tot een minimum worden beperkt om de kans op fouten en vergissingen te verkleinen. Dit betekent dat zorgvuldig gebruik van eenduidige taal erg belangrijk is. De examiner moet goede spraakcommunicatie hanteren, door:

- de kandidaat nauwkeurige instructies te geven
- duidelijk te articuleren
- zo nodig de kandidaat te informeren over de gewenste volgorde van gebeurtenissen.

Tijdens het grond- en vluchtgedeelte van het examen moet de examiner de vereiste kennis van de kandidaat voor de gewenste bevoegdheid beoordelen. Hoewel de mondelinge bevraging gedurende het hele examen zal doorgaan, moet de examiner vermijden vragen te stellen tijdens het vluchtgedeelte van het examen en afleiding vermijden die de veiligheid van de vlucht in gevaar zou kunnen brengen.

## 1.10 Uitvoering van een examen

De examiner moet zowel voor als tijdens een examen een vriendelijke en ontspannen sfeer aanmoedigen, zodat de kandidaat zijn capaciteiten volledig kan demonstreren. Een negatieve of vijandige benadering moet vermeden worden. Tijdens het examen moet de examiner negatieve lichaamstaal, opmerkingen of kritiek vermijden en alle beoordelingen moeten worden gereserveerd voor de debriefing.

De prestaties van een kandidaat onder examenomstandigheden zullen vaak nadelig worden beïnvloed door een zekere mate van nerveuze spanning, maar de examiner kan veel doen om het evenwicht in zijn voordeel te herstellen door een vriendelijke en sympathieke houding aan te nemen. Elke suggestie van haast tijdens de briefing moet worden vermeden en de kandidaat moet worden aangemoedigd om aan het einde van elke sectie zoveel vragen te stellen als hij wil. Duidelijke en ongehaaste instructies in dit stadium zijn niet alleen bedoeld om de kandidaat op zijn gemak te stellen, maar zorgen er ook voor dat het examen soepel en zonder onnodige vertraging verloopt.

Examinatoren zijn verantwoordelijk voor het verbeteren van alle trainingen en vlieg instructie in DTO's door feedback te geven over items of secties van tests die het vaakst worden herhaald of mislukken. Ze moeten ook helpen bij het handhaven en, waar mogelijk, verbeteren van de veiligheid door tijdens examens goed vliegerschap en goede vliegdiscipline aan de dag te leggen.

Een examiner mag een afgewezen kandidaat niet opnieuw examineren zonder toestemming van de kandidaat.

## Hoofdstuk 2 Voorbereiding van het examen

De examiner moet de kandidaat vooraf en tijdig informatie verstrekken over de wijze waarop deze het examen moet voorbereiden en welke documenten meegebracht moeten worden.

In het geval van de FI-bevoegdheid moet de kandidaat zich voorbereiden op:

- het geven van een “long briefing” (een les aan leerlingen voor het SPL) van maximaal 45 minuten over door de examiner bepaalde elementen van de theorie voor het SPL. Als richtlijn: de examiner geeft deze onderwerpen tenminste 2 dagen van te voren door aan de kandidaat om een goede voorbereiding mogelijk te maken.
- een mondelinge examinering over de inhoud van de theorie voor het SPL en de instructeurscompetenties.

Het examen beslaat een dagdeel, de examiner moet dan ook maximaal 2 AoC's op één dag plannen. De examiner moet ca. 45 minuten vliegtijd of 4 vluchten inplannen voor het hele examen.

## Hoofdstuk 3 Voorafgaand aan het examen.

### 3.1 Controle documenten en voorwaarden.

Voordat met het examen wordt begonnen, controleert de examiner of aan de vereisten is voldaan, inclusief de voordracht voor het examen. De DTO stelt desgevraagd de opleidingsgegevens ter verificatie ter beschikking. De volgende documenten en voorwaarden moeten worden gecontroleerd:

- Paspoort of ID
- De kandidaat is tenminste 18 jaar oud
- Een geldig SPL met de startbevoegdheid die gebruikt gaat worden
- Medical EASA Class 1, 2 of LAPL
- Verklaring afronding opleiding van de DTO, inclusief onderliggende documentatie zoals logboek (zie hieronder) en werkboek
- Vliegtuigdocumenten, inclusief het AFM en eventuele daaruit voortvloeiende beperkingen die relevant zijn voor het examen.
- Actuele vliegkaart (papier of digitaal)
- Een verzekering van het vliegtuig die examenvluchten dekt

De kandidaat moet gewezen worden op de consequenties van het geven van incomplete, incorrecte of verkeerde informatie met betrekking tot zijn opleiding of vliegervaring.

Voor kandidaten die een FI (S) bevoegdheid willen behalen komt daar bij:

- EASA-logboek waaruit blijkt dat is voldaan aan de minimale vereiste ervaring:
  - 1) Tenminste 100 vliegreuren en 200 starts als PIC op zweefvliegtuigen
  - 2) Bij gebruik van de sleepstart: 30 sleepstarts als PIC.
  - 3) Bij gebruik van de lierstart: 50 lierstarts als PIC.
- Een werkboek waaruit blijkt dat is voldaan aan de minimale vereiste opleiding:
  - 1) 25 uur instructietechniek
  - 2) 30 uur theorieonderwijs met inbegrip van voortgangstoetsen
  - 3) tenminste 6 uur (waarvan ten hoogste 3 uur in een TMG) of 20 starts vlieg instructie



Wanneer de examiner ervan overtuigd is dat aan de vereisten is voldaan<sup>8</sup>, is het goed om expliciet aan de kandidaat te vragen of hij of zij fit is en klaar voor het examen. Zo ja, dan begint de examiner formeel met het examen.

Het is een goede gewoonte om aan de kandidaat aan te bieden om ook de eigen papieren van de examiner te tonen.

### 3.2 Briefing door examiner

De briefing van de examiner aan de kandidaat dient de volgende elementen te bevatten::

- de mogelijkheid voor de kandidaat om vragen te stellen
- Doel en beoogde resultaat van het examen
- De onderdelen van het examen en de volgorde en planning, inclusief gewenste en maximale gebruiksparemeters zoals snelheden.
- Weer minima die van toepassing zijn (doorgaans conform het Trainingsprogramma van de DTO)
- De examiner is de PIC, maar de kandidaat handelt autonoom alsof hij of zij de PIC is
- Wie de radiocommunicatie doet gedurende specifieke delen van het examen
- De examiner vervult tijdens het praktisch examen de rol van leerling, de kandidaat handelt autonoom alsof deze de FI is
- Hanteren van mogelijke onvoorziene situaties (technisch, weer, ATC)
- Hanteren van daadwerkelijke noodsituaties (bijv. overnemen besturing)
- Beoordelingscriteria: pass, fail, en partial pass, repeat items mogelijkheid en het recht van de examiner om het examen op elk moment tussentijd te beëindigen.

Bij het bespreken van de beoordelingscriteria moet de examiner de criteria zoals opgenomen in hoofdstuk 5 expliciteren, inclusief besluitvorming, vliegerschap en instructeurscompetenties.

Sommige items kunnen specifieke aandacht vragen om aan de kandidaat duidelijke te maken wat er wordt verwacht. Tijdens een AoC voor FI is in het bijzonder van belang dat:

- Duidelijk is voor de kandidaat wanneer de examiner de rol van leerling aanneemt en wanneer dat weer stopt
- Voor de kandidaat steeds voldoende duidelijk is wat voor leerling de kandidaat naspeelt in termen van ervaring, al afgeronde opleidingselementen en progressie in de opleiding. Daarbij is het redelijk de kandidaat te voorzien van de informatie over een leerling die een FI in het leerlingvolgsysteem zou aantreffen.

Bij de beoordeling dient de examiner te betrekken hoe de kandidaat is opgeleid door de DTO, omdat procedures, vliegtechnieken en instructietechnieken kunnen verschillen tussen DTO's. Dit is met name van belang voor onderdelen zoals de cockpitcheck, circuitcheck etc.

---

<sup>8</sup> In het geval van een buitenlandse kandidaat dient de examiner zich er tevens van te vergewissen dat het examen zonder taalbarrière kan worden afgenomen.

## Hoofdstuk 4 Uitvoering van het examen

### 4.1 Les en briefing door kandidaat

In dit onderdeel dient de kandidaat een “long briefing” (een les aan leerlingen voor het SPL) van maximaal 45 minuten over door de examiner bepaalde elementen van de theorie voor het SPL.

Deze les kan gegeven worden aan echte leerlingen voor het SPL of ook alleen aan de examiner. De les moet in beide situaties gegeven worden alsof het een les is voor SPL-leerlingen, met introductie, stellen van controle-vragen en andere passende didactische technieken. De examiner dient de kandidaat ononderbroken de les te laten geven.

De examiner beoordeelt de les aan de hand van de instructeurscompetenties zoals opgenomen in bijlage 1 van dit handboek. Met behulp van deze competenties dient de examiner te bepalen of de gegeven les adequaat is voor de praktijk van een FI (S). Kernvragen daarbij zijn:

- is de inhoud van de overgedragen kennis compleet en correct?
- gebruikt de kandidaat genoeg didactische vaardigheden om de les effectief te maken voor echte leerlingen?
- weet de kandidaat de theorie en de praktijk van het vliegen te verbinden op een wijze die past bij het niveau van de leerlingen?
- draagt de les bij aan het ontwikkelen van goed vliegerschap bij de leerlingen?
- is de kandidaat flexibel genoeg om in te spelen op de leerlingen?

Voor deze beoordeling vervult de examiner de rol van SPL-leerling en stelt vragen die daarbij passen, op een moment en een manier zoals een leerling dat zou kunnen doen.

Het is goede praktijk om de kandidaat na dit onderdeel een pauze te geven. De examiner geeft nog geen beoordeling of feedback: de komt pas bij de debriefing aan het eind van het gehele examen.

Vervolgens dient de kandidaat een briefing te geven voor de te maken vluchten op die dag. De Examiner dient de kandidaat ononderbroken te laten briefen. De kandidaat sluit zijn briefing af door een go/no-go beslissing te nemen. De briefing moet tenminste de volgende aspecten behandelen:

- Weersituatie en voorspelling
- NOTAM's, inclusief relevante lokale militaire beperkingen, indien van toepassing
- Mass and balance berekening
- Vliegtuigstatus en documenten, inclusief onderhoudsvrijgave
- Aspecten van Threat and Error Management

De examiner moet de beslissing van de kandidaat beoordelen. Een beslissing om door te gaan wanneer het weer wordt voorspeld als zijnde onder de limieten die vereist zijn om de vluchten te voltooien, wordt beschouwd als een “fail” item voor de test.

## 4.2 Mondeling theoretisch examen

De examiner dient kennis van de kandidaat te verifiëren van de inhoud van de theorie voor het SPL en de instructeurscompetenties (zoals opgenomen in bijlage 1).

Het is belangrijk dat de examiner zich volledig voorbereidt op het mondeling examen. De examiner moet het niveau van kennis bepalen die de kandidaat nodig heeft en vragen voorbereiden die geschikt zijn voor het beoogde doel.

De examiner moet het juiste kennisniveau voor het examen in de volgende volgorde overwegen:

- Wat de kandidaat MOET weten
- Wat de kandidaat ZOU MOETEN weten (maar eventueel opgezocht mag worden)
- Wat nuttig zou zijn om te weten

De examiner stelt voornamelijk vragen en heeft een goed begrip van vraagtechnieken. Vaak kan de input van de kandidaat leiden tot nieuwe vragen. Dit vereist dat de examiner flexibel is en aanwijzingen volgt, maar vragen gebruikt om richting te geven en weer op het goede spoor te komen.

Aan het einde van de kennisbeoordeling bepaalt de examiner of de didactische vaardigheden en het kennisniveau van de kandidaat voldoende zijn om door te gaan met het praktisch examen. Indien de examiner van mening is dat de kwaliteit van de gegeven les en/of de gebleken theoretische kennis van de kandidaat van dien aard is dat aanvullende opleiding van de kandidaat noodzakelijk is, heeft de examiner de mogelijkheid het examen tussentijds te beëindigen. In dit geval dient de examiner dit op een passende wijze vast te leggen (zie paragraaf 5.4).

Het actuele voorgeschreven skill-test formulier is te vinden op de site van ILT:

<https://www.ilent.nl/onderwerpen/examinatoren-luchtvaart/eu-fcl-examinatoren-nl/vereiste-documenten>

De kolommen "Exam" en "Re-exam" worden als volgt gebruikt:

Kolom 'Exam':

- Item passed: +
- Item failed: -
- Item reflow: -/+ of -/-
- Items die niet zijn ge-examineerd aangeven met een schuine streep in het toepasselijke vakje (sectie 4 is niet van toepassing voor een FI (S)).

Kolom 'Re-Exam':

- Alleen gebruiken in geval van een herexamen
- Invullen net als kolom 'Exam'
- Items die op het examen goed waren uitgevoerd maar bij het herexamen alsnog als onvoldoende worden beoordeeld worden hier als - of -/- genoteerd.

Boven aan elke bladzijde wordt het autorisatienummer van de examiner en diens paraaf vermeld. In het geval van een herexamen door een andere examiner komt daar ook diens nummer en paraaf bij.

### 4.3 Uitvoeren van het praktische examen

Tijdens het praktisch examen dient de kandidaat zijn bekwaamheid voor de bevoegdheid FI (S) aan te tonen door uit te voeren van een aantal door de examinerator uitgekozen onderdelen van het opleidingsprogramma SPL, inclusief briefing, uitvoering van de vlieg instructie en debriefing van de leerling.

Hiervoor selecteert de examinerator één hoofd-oefening (“main exercise”) waarvoor de kandidaat een volledige briefing geeft, de vlieg instructie geeft met de examinerator in de rol van leerling, een debriefing van de leerling en een beoordeling van de leerling inclusief verwerking daarvan in de opleidingsadministratie (progressiekaart, logboek en vliegvolsysteem).

Daarnaast selecteert de examinerator enkele andere vlieg oefeningen (“other conducted flight exercises”). Hiervoor geeft de kandidaat een korte briefing, voert de instructievlucht uit en geeft de kandidaat een korte debriefing.

De examinerator dient er hierbij voor te zorgen dat elk item in een examen-sectie wordt uitgevoerd en afzonderlijk wordt beoordeeld.

De uitvoering van de oefeningen wordt door de examinerator beoordeeld met behulp van de instructeurscompetenties zoals opgenomen in bijlage 1 van dit handboek.

Het praktische examen is bedoeld om de praktijk van een FI (S) te simuleren. De examinerator zal bepalen welke combinatie van oefeningen de kandidaat de beste evaluatiemogelijkheden biedt. Behalve wanneer de examinerator begeleiding of een herinnering moet geven, moet de kandidaat de oefeningen zonder onderbreking kunnen uitvoeren.

Houd er echter rekening mee dat de examinerator verantwoordelijk is voor het veilige verloop van de vlucht en het voorkomen van eventuele overtredingen. De volgorde van de geplande examenonderdelen, zoals gebriefd, mag normaal gesproken niet door een examinerator worden gewijzigd. De examinerator kan echter de volgorde van oefeningen wijzigen om een ordelijk en efficiënt verloop van een praktische examen te bereiken, rekening houdend met de bestaande omstandigheden.

Mocht het examen niet volgens de briefing verlopen, dan zal de examinerator flexibel en alert blijven om in de gewijzigde omstandigheden zoveel mogelijk te bereiken. In de luchtvaart is het acceptabel om een kandidaat tijdens het examen te informeren over een wijziging in de volgorde van het examen, maar de examinerator moet ervoor zorgen dat de kandidaat de wijzigingen volledig begrijpt en accepteert, anders moet het examen worden opgeschort.

De veiligheid van de vlucht moet te allen tijde voorop staan. Van de examinerator wordt verwacht dat hij zijn gezonde verstand gebruikt bij het simuleren van noodprocedures of abnormale procedures, rekening houdend met de plaatselijke omstandigheden en de veiligheid van het vliegtuig.

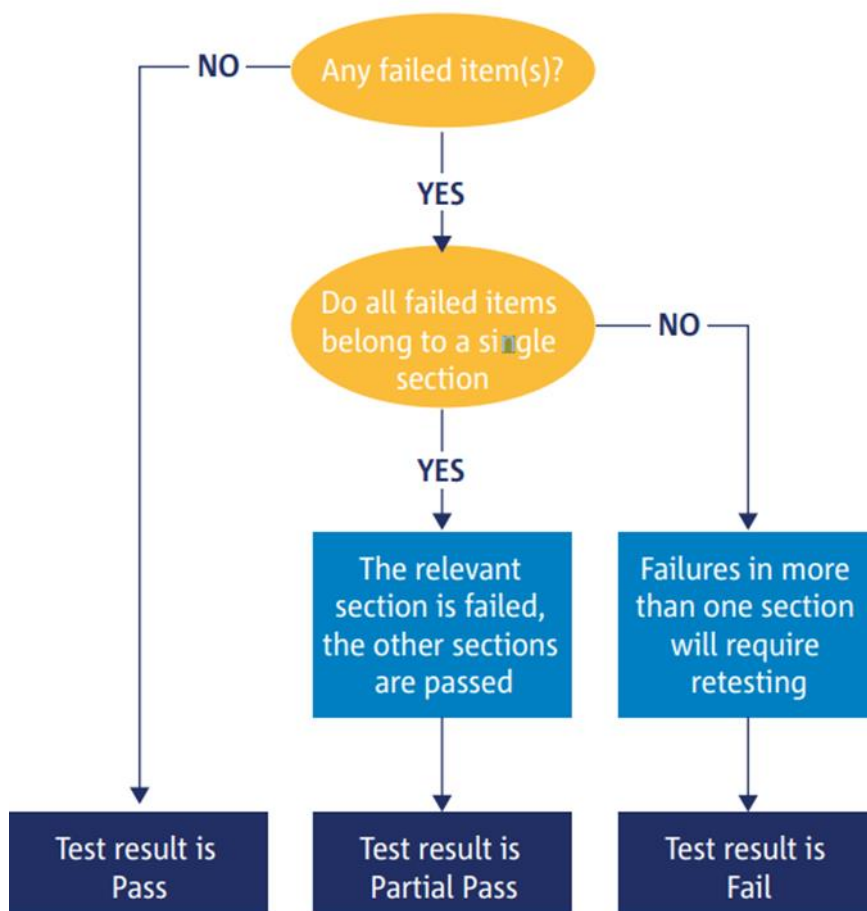
De examinerator en kandidaat dienen voortdurend alert te zijn op ander verkeer. De examinerator moet bereid en klaar zijn om in te grijpen als de veiligheid in het gedrang komt.

## Hoofdstuk 5 Afronding van het examen

### 5.1 Bepalen van de uitslag van het examen

Er zijn 3 mogelijke uitkomsten van het examens:

1. Een “pass”, mits de kandidaat het vereiste kennis-, vaardigheids- en bedrevenheidsniveau aantoont door te slagen voor elk onderdeel van het examen.
2. Een “fail” als één of meer van de volgende situaties van toepassing is:
  - A. het doel van het examen is niet behaald;
  - B. het doel van het onderdeel is bereikt, maar ten koste van een veilige vlucht, met overtreding van een regel of voorschrift of met slecht vliegerschap of ruwe behandeling van het vliegtuig;
  - C. een acceptabel kennisniveau is niet aangetoond;
  - D. een aanvaardbaar niveau van vluchtbeheersing niet is aangetoond, rekening houdende met de vluchtomstandigheden zoals turbulentie, wind en ander verkeer;
  - E. ingrijpen door de examinerator vereist is in het belang van de veiligheid.
  - F. Indien de onderdelen waarvoor de kandidaat niet is geslaagd behoren tot twee of meer secties op het skill test formulier
3. Een “partial pass” als alle “failed items” behoren tot één sectie. Dan is deze sectie “failed” en alle andere secties “passed”; zie ook onderstaand schema.



Op het huidig geldende skill test formulier is de les door de kandidaat niet apart opgenomen, maar het ligt in de rede deze te beoordelen in sectie 2 ("pre-flight briefing").

De marginale of twijfelachtige voltooiing van een examenitem mag de beoordeling door een examiner van eventuele volgende items niet beïnvloeden. Indien een kandidaat ervoor kiest om een examen niet voort te zetten om redenen die door een examiner als ontoereikend worden beschouwd, zal de kandidaat wordt beoordeeld als zijnde niet geslaagd voor die items of secties die niet zijn geprobeerd. Als het examen wordt beëindigd om redenen die door de examiner als voldoende redelijk worden beschouwd, worden alleen de items of onderdelen die niet zijn voltooid getest tijdens een herexamen.

Een examiner kan een examen in elk stadium beëindigen, indien wordt geoordeeld dat de competentie van de kandidaat een volledige herexamen vereist.

Naar het discretionaire oordeel van de examiner mag elk onderdeel van het examen éénmaal door de kandidaat worden herhaald ("repeat item" of "reflown"). Als algemene richtlijn geldt dat deze beoordelingsvrijheid van de examiner alleen moet worden uitgeoefend wanneer hij of zij van mening is dat de kandidaat geen remediërende training nodig heeft. Herhalingen ("repeats") moeten indien mogelijk worden voltooid nadat alle andere examenonderdelen zijn gedaan, zodat de examiner de mogelijkheid heeft om de algehele prestaties van de kandidaat te beoordelen. Herhalingen moeten worden geregistreerd op het skill test formulier zoals in paragraaf 4.2 aangegeven.

## 5.2 Kenbaar maken van de uitslag

De debriefing dient te beginnen met het meedelen van de uitslag van het examen aan de kandidaat. Daarna moet de examiner de relevante sterke en zwakke punten benadrukken die door de kandidaat zijn aangetoond. Wanneer de kandidaat niet is geslaagd, geeft de examiner de kandidaat en de DTO een eventueel verder opleidingsadvies.

Met instemming van de kandidaat kan de examiner de verantwoordelijke instructeur, een senior examiner of een inspecteur van ILT toestaan deel te nemen aan de debriefing.

De examiner moet een eerlijke, onpartijdige debriefing van de kandidaat uitvoeren op basis van identificeerbare feitelijke items. Hierbij dient de examiner vriendelijkheid en standvastigheid te combineren. De examiner hanteert gedurende het hele examen een goed beoordelingsvermogen en oordeelt onpartijdig.

Om hierbij te helpen, moet de examiner tijdens het examen korte, feitelijke en onopvallende aantekeningen, zodat alle aspecten volledig kunnen worden besproken tijdens de debriefing.

Er moet tijdens de debriefing aandacht worden besteed aan de volgende punten:

- Vat de algehele prestaties van de kandidaat samen
- Alleen waargenomen prestaties kunnen worden geëvalueerd
- Opmerkingen van de examiner zijn belangrijk en vereisen feitelijke uitleg
- De kandidaat adviseren over het vermijden of corrigeren van fouten
- Noem eventuele andere verbeterpunten die zijn opgemerkt
- Elk advies geven dat nuttig wordt geacht voor het verbeteren van de vliegveiligheid
- Geef tijd voor vragen van de kandidaat

Als de kandidaat is geslaagd, dient de examiner:

- de kandidaat aan te moedigen om zichzelf te evalueren
- met een coachende benadering de kandidaat te helpen om op 2 of 3 onderwerpen te analyseren hoe de kandidaat zijn prestaties kan verbeteren
- aanbevelingen te doen voor verdere verbetering te geven op basis van identificeerbare feitelijke items
- de positieve prestaties die tijdens het examen zijn waargenomen te bevorderen.

Als de kandidaat is gezakt of gedeeltelijk geslaagd, dient de examiner:

- op basis van identificeerbare feitelijke items uit te leggen waarom het presteren van de kandidaat niet voldoet aan de vereiste normen (gerangschikt van de meest naar de minst ernstige items)
- aanbevelingen te doen voor verdere verbetering te geven op basis van identificeerbare feitelijke items
- de positieve prestaties die tijdens het examen zijn waargenomen te bevorderen.
- de kandidaat te informeren dat hij de bevoegdheid waarvoor het examen heeft afgelegd niet mag uitoefenen totdat hij of zij alsnog geslaagd is op een volgend examen
- de kandidaat en de DTO een eventueel verder opleidingsadvies te geven.

“Best practice” in het geval van een niet geslaagde kandidaat is:

- Vermijd het meedelen van een negatief resultaat in het vliegtuig
- Benadruk goede punten en vat deze samen waar dat van toepassing is

- Een “fail” of “partial pass” moet gebaseerd zijn op objectief waarneembare feiten
- Geef advies dat behulpzaam kan zijn bij een volgend examen.

Elke opmerking door de kandidaat over de beoordeling en elke onenigheid met de beoordeling van een examiner wordt door de examiner genoteerd op het “reportform” in het vakje “remarks”. Dit formulier moet worden ondertekend door de examiner en medeondertekend door de kandidaat indien mogelijk.

### 5.3 Wijzen op bezwaarmogelijkheid

Eventuele klachten of bezwaren ten aanzien van het examen dient de kandidaat te richten aan ILT via het generieke mailadres: ILTDocumentManagement@ilent.nl

### 5.4 Administratieve procedures

Na het examen dienen tenminste de volgende administratieve handelingen te worden verricht:

- Invullen vliegtuiglogboek en sluiten vliegplan (als dat nog niet is gedaan)
- invullen “skill test” formulier (Flight Test Schedule) en bijbehorend “report form”
  - het origineel van deze formulieren geeft de examiner aan de kandidaat
  - een copy van deze formulieren stuurt de examiner naar ILT
  - een copy van deze formulieren neemt de examiner op in zijn archief
  - in het geval van een kandidaat met een buitenlandse Competent Authority, stuurt de examiner ook deze een copy van deze formulieren (samen met een copy van zijn of haar certificaat als examiner)
- invullen en aftekenen logboek kandidaat
- indien de kandidaat reeds houders was van een FI (S) bevoegdheid die verlengd of vernieuwd moest worden en nog een verloopdatum op het brevet had staan voor deze bevoegdheid, deze conform de “Instructie Verloopdatum instructiebevoegdheid FI(S)” van ILT op de achterzijde de geldigheid op “Indefinitive” zetten.

Wanneer de kandidaat geheel of gedeeltelijk is gezakt, moet de motivering hiervoor worden vermeld op het “report form” in het vakje “reason of fail”. De grond voor het zakken moet duidelijk en gemotiveerd zijn: alleen een indicatie van welk item is mislukt, is niet voldoende.

Een eventueel herscholingsadvies dient eveneens in het “report from” te worden vermeld onder “remarks”.

Examinatoren moeten voor een periode van 5 jaar alle formulieren archiveren van alle skill tests, proficiency checks en assessments of competence die ze hebben uitgevoerd. Op verzoek van de relevante Competent Authority dient de examiner deze en eventuele andere relevante informatie te overleggen voor hun toezicht houdende taak. In Nederland is dat ILT, maar het kan ook de Competent Authority betreffen van een buitenlandse kandidaat.



## Bijlage 1 Instructeurscompetenties

Competentie	Prestatie	Kennis / begrip van
Vorbereiden middelen	a) stelt adequate middelen zeker; (b) Bereid briefing materiaal; (c) manages beschikbare middelen;	(a) doelstellingen; (b) beschikbare middelen; (c) competentie-gerichte trainingsmethodes;
Creëert bevorderlijk klimaat om te leren	(a) Verwerven gezag (b) vertonen van voorbeeldgedrag (c) Het verduidelijken van de rollen (d) Het vaststellen van de doelen (e) Het vaststellen van de behoeften van de leerling	De kandidaat kent de obstakels die een goed leerklimaat in de weg kunnen staan. De instructeur kent de verschillende leerstijlen en kan inspelen op die stijlen.
Kennis overdragen	-Duidelijkheid van de communicatie -Het creëren en het ondersteunen van de realisme en vliegerschap. -Het herkennen van trainingskansen	Leer methodes
Integreren van dreigings- en onjuiste beoordelingsmanagement (Threat and Error Management- TEM) met CRM	Het verbinden van TEM / CRM elementen in de praktische opleiding	(a) Human Factors en TEM; (b) oorzaak van -en maatregelen tegen- ongewenste vlieg-situaties en niveau van omgevingsbewustzijn.
indelen van tijd om de opleidingsdoel-stellingen te bereiken. (timemanagement)	Wijst tijd toe om de competentiedoelen te behalen	Trainingsprogramma SPL
Het leerproces bevorderen	Moedigt participatie van de leerling aan -Motiveert, is geduldig en wekt vertrouwen. -Een op een coaching -Moedigt wederzijdse ondersteuning aan	(a) bevorderen (b) Hoe opbouwende feedback te geven (c) Hoe leerlingen aan te moedigen om vragen te stellen en advies te zoeken
Beoordelen van de vorderingen van leerlingen	a) Beoordeelt en moedigt zelfevaluatie ten opzichte van het gewenste competentieniveau aan bij de leerling b) Neemt beoordelings-besluiten en verstrekt heldere terugkoppeling	a) Het kunnen lezen van het logboek en de progressiekaart van een leerling. B) Verschillende manieren kennen om observaties terug te koppelen.
Toezicht houden op -en beoordelen van- de vorderingen	a) Vergelijkt de individuele resultaten met de vooraf gestelde doelen b) Identificeert verschillende niveaus van vooruitgang c) Past toepasselijke corrigerende maatregelen toe	a) leerstijlen van leerlingen onderkennen b) in staat zijn om de lesvluchten aan de behoefte van de leerling aan te passen.
Evalueren van opleidings-sessies	a) Vraagt om feedback van de leerling b) Traceert trainingsprocessen ten opzichte van competentie-criteria: Invullen logboek leerling, dagrapport en leerlingvolgsysteem; status van de leerling te bepalen aan de hand van het trainingsprogramma en het gewenste competentieniveau;	a) competentie niveau en bijbehorende onderdelen b) vereiste prestatie niveau's van de fases in de opleiding

	c) Administratie	
Rapporten van het resultaat	Rapporteert accuraat aan de hand van waargenomen handelingen en gebeurtenissen	a) Doelstellingen trainingsfases (b) geïsoleerde versus trendmatige tekortkomingen