

NL

Night

vaart (NLA) oit het luchtruim open zal stellen voor N-VFR. Dat leek dus allemaal tamelijk hopeloos...

België wel

België kende al wel N-VFR; echter alleen binnen een CTR, en niet meer dan vijf mijl van de luchthaven. Dit stelde de Belgische vliegers wel in staat om hun N-VFR-kwalificatie te halen, waarmee men dan elders, bijvoorbeeld in Frankrijk, Duitsland of Groot Brittannië naar hartelust kon nachtvliegen. Bevreesd voor Brusselse Europese Commissie-procedures is het Belgische luchtruim, ook tussen vliegvelden, eind november 2002 voor N-VFR vliegverkeer opengesteld.

Om het Nederlandse luchtruim opengesteld te krijgen voor N-VFR alleen zou weinig zinvol zijn als er niet ook door Nederlandse gebrevetteerde gevlogen mag worden. Mijn idee was dus om eerst een Nederlands brevet te doen voorzien van de kwalificatie NO (A). De nieuwe JAR-FCL brevetten bieden daartoe de gelegenheid. Immers: elders behaalde kwalificaties zouden door andere JAR-FCL-landen gehonoreerd moeten worden. Een in Frankrijk behaalde NO (A) rating volgens de JAR-FCL, zou dus theoretisch bijgeschreven moeten worden op het Nederlandse JAR-FCL brevet!

Amerikaanse inhaalmanoeuvre

De volgende vraag was: kunnen de lessen op een Nederlands geregistreerd toestel gevlogen worden, aangezien voor de vereiste solovluchten (waaronder vijf landingen) de piloot buiten de daylight-periode solo in een Nederlands vliegtuig moet vliegen, een situatie die volgens de huidige wetgeving met een Nederlands brevet niet toegestaan is. Mijn Amerikaanse brevet bracht hier de oplossing, in combinatie met een Amerikaans geregistreerd toestel. Na verder overleg met de nodige deskundigen, waaronder mijn instructeur, werd op 2 maart 2002 begonnen met de N-VFR opleiding volgens de JAR/FCL bepaling 1.125 (c) respectievelijk 2.125 (c). De opleiding behelsde vijf uur nachtvliegen en vijf solo starts-en-landingen

Via een administratieve nachtmerrie naar de droom van het VFR-nachtvliegen

Op het JAA-brevet van Claas Borgers staan drie bijzonder(e) kleine lettertjes:

NQ(A). Night Qualification Aircraft. Die staan Claas toe om te doen wat tot op heden voor de eenvoudige privé-vlieger onmogelijk was. VFR vliegen bij nacht, boven de ons omringende landen! Een adembenemende ervaring, zeker als je weet dat met name België over een zeer indrukwekkend nachtelijke schouwspel beschikt: de immense lichtzee van het Antwerpse havengebied. Niks voor fanantieke milieupessimisten, maar een genot voor gezonde vooruitgangsoptimisten zoals u en ik. Enfin, Claas vloog er onlangs zelf in de TB20 overheen die hij met wat vliegvrienden bezit. Hier is zijn verslag van de weg die leidde tot deze droomvlucht...

Claas Borgers in de Trinidad.



Claas: "Op 27 maart 2001 maakte ik samen met René van de Lans en een vriend mijn eerste nachtrondje. Officieel onder een IFR vliegplan, aangezien Nederland geen N-VFR kent. Het rondje Rotterdam Oosten-Antwerpen bij een heldere lucht was echter zo adembenemend mooi, en leerzaam, dat het naar meer smaakte. Maar de wet is onverbiddelijk. Als geen Nederlandse PPL gebrevetteerden met de NQ(A) rating mogen nachtvliegen, is het al helemaal ondenkbaar dat de Nederlandse IWW/Divisie Lucht-

VFR

onder toezicht van een bevoegde instructeur (maar wat heet toezicht als de instructeur in de toren in het donker naar zijn leerling moet turen?). Die opleidingsuren vloog ik op Valenciennes LFAV en Merville LFOT vanaf de tijdelijke thuisbasis Antwerpen, en sloot ik op 21 maart 2002 met een succesvolle kwalificatie af. Merville is hiertoe bij uitstek geschikt, men kan er op dinsdag en woensdag tot tien uur nachtvliegen tegen vriendelijke Franse lestarieven, en ongeveer € 5,- per landing. Aan de voorwaarden was nu voldaan, maar hoe zouden de autoriteiten reageren?

Brieven en nog eens brieven

Op 23 maart 2002 werd de aanvraag tot toevoeging van de NO (A) rating op het JAR/FCL bewijs van bevoegdheid, met het logboek, naar de IWV/DL gestuurd. Hoopvol klopte ons hart. De bevestiging van ontvangst op 28 maart 2002 vertelde dat de aanvraag bij de unit 'Operations en Vervoer', afdeling 'bewijzen van bevoegdheid' in behandeling was genomen. Een tweede brief van 10 april 2002 gaf aan dat beantwoording per omgaande niet mogelijk was en dat getracht zou worden om het verzoek binnen acht weken af te handelen. Onze hoop werd de bodem ingeslagen toen we op 7 mei 2002 bericht ontvingen dat het verzoek was afgewezen, omdat de huidige Nederlandse regelgeving niet voorziet in de afgifte van de NO (A) rating. Een typisch voorbeeld van een kip-en-ei verhaal.

Na overleg met de nodige juridische (luchtvaart)deskundigen werd op 13 mei 2002 een brief met maar liefst acht bezwaren tegen deze beslissing gestuurd. Het belangrijkste naar voren gebracht bezwaar luidde: het feit dat bepaalde bevoegd-verklaringen zoals Night Qualification in bepaalde lidstaten zoals Nederland niet uitgeoefend mogen worden, staat los van het toekennen van de NO (A) rating in de JAA flight crew licence. Ook werd opgemerkt dat om een aanvechtbare rechtsongelijkheid te voorkomen voor bezitters van een JAR-FCL brevet, deze NO (A) rating moest worden toegekend. Op 9 juli 2002 werd ik gebeld door de IWV/DL of ik het betreffende

gedeelte van mijn inmiddels retour ontvangen logboek wilde faxen, wat ik op 10 juli 2002 deed. Van Gerard Ververs kreeg ik in september een fax onder ogen waarin de IWV/DL meldde dat er krachtens artikel 44 lid 1 en lid 4 van het Luchtverkeersreglement met een bevoegdverklaring 'Nightqualification' niet buiten de daglicht periode gevlogen mag worden, tenzij men hiervoor een ontheffing heeft. In Nederland heeft men daarom niets aan een dergelijke bevoegdverklaring, in andere JAA-landen wel. Interessant is natuurlijk om die ontheffing eens (collectief) aan te vragen, maar dat is een ander verhaal.

In behandeling

Op 06 juli 2002 nog even gebeld en gehoord dat de aanvraag nog in behandeling was. Op 9 september 2002 belde Mw. Altena van de afdeling S&B (Strategie & Bestuur) dat de NO (A) rating afgegeven zou kunnen worden, maar dat er alleen nog een discussie gevoerd moest worden over de geldigheidsduur. Keurig werd ik op 12 september 2002 teruggebeld om te horen dat de geldigheidsduur nog niet bepaald was. Voor de zekerheid op 14 oktober 2002 nog even een fax gestuurd met de vraag wanneer ik de NO (A) rating tegemoet zou kunnen zien. Mevrouw Altena belde toen een week later op dat er na JAR-FCL-afstemming voor 1 november 2002 uitsluitel zou komen over de geldigheidsduur. Na nog diverse telefonische contacten kwam dan op 04 december het verlossende telefoontje dat alle hobbels genomen waren en dat op een paar handtekeningen na alles in kannen en kruiken was. Mijn nieuwe brevet voorzien van de NO (A) rating zou ik waarschijnlijk volgende week tegemoet kunnen zien. Wel moet ik zeker vermelden dat de heer Aartsen van de Unit 'Strategie en Bestuur' eerst op 9 december nog een keurige brief had gestuurd, waarin hij zijn excuses aanbiedt voor de lange afhandelingduur van het bezwaar.

Rating

Omdat ik in België woon doet de post er een paar dagen langer over dan in Nederland, maar uiteindelijk kon ik op dinsdag 17 december 2002 het felbegeerde nieuwe JAA brevet met N-VFR aantekening uit de brievenbus halen. De aantekening is bij XII Endorsement(s) als rating NQ(A) bijgeschreven zonder dat 'valid until' is ingevuld. De rating volgt dus de geldigheidsduur van

het brevet! Het brevet is door Mr H. J. M. van Gellekom op 28 november 2002 ondertekend. Hoera! Al met al is het eerste in Nederland uitgegeven PPL-brevet met NO (A) rating dus een feit. Nu het Nederlandse luchtvaart nog open stellen voor N-VFR, zodat ook de baanverlichting op Seppe en andere (groene) velden aangebracht kan worden. Vooral in de donkere wintertijd schept dit voor veel (zakenvliegers de mogelijkheid om een kostbare en tijdrovende IFR tussenstop op Rotterdam of een N-VFR stop op Antwerpen te vermijden en onder N-VFR ook 's winters voor 20:00 uur zelf naar de thuisbasis terug te kunnen vliegen, natuurlijk als de weersomstandigheden dit toelaten.

Geldig houden

Het geldig houden van het brevet verdient nog wel even de aandacht. Als men langer dan drie maanden niet N-VFR vliegt, vervalt namelijk de geldigheid om met passagiers te mogen vliegen. Je moet dan eerst weer drie solo-nachtlandingen maken voordat je met passagiers de lucht in mag. Maar dat kan op de beschreven manier gedaan worden.

Maar al is de kip (de NO (A) rating) er nu wel, toch komt het ei (nachtvliegen onder VFR condities) er in Nederland niet automatisch. Want mocht het luchtvaart opengesteld worden voor N-VFR, dan kun je op dit moment nog alleen op de grote velden Amsterdam, Rotterdam, Beek, Eindhoven, Twente, Eelde, Budel, Lelystad en De Kooy tijdens de open stellingtijden vliegen. Voor grensbewoners zijn er in Duitsland en België natuurlijk legio aanvullende mogelijkheden. En nu we toch in de spreekwoorden verzeild zijn: nu er één NO (A)-schaap over de dam is, gaat het voor de volgende schapen hopelijk sneller.

Overigens moet opgemerkt worden dat ook Adriaan Brouwer nog vele informele contacten met de IWV/DL (NLA) gehad heeft. En eerlijk is eerlijk: het feit dat het allemaal zo lang geduurd heeft lijkt meer aan interne IWV/DL-procedures te liggen, dan aan de medewerkers. Ik wil dan ook bij deze iedereen hartelijk danken voor de medewerking!

Claas Borgers met medewerking van Gooft Bakker

First Officer Jet Introduction Course



EPST INTRODUCEERT HAAR FIRST OFFICER JET INTRODUCTION COURSE (FOJIC)

De FOJIC cursus is de "Bridge Course" welke onze EPST studenten zo veel succes bezorgd heeft. De FOJIC cursus is nu aangepast aan de huidige eisen van voorbereiding noodzakelijk om met goed gevolg een Jet Type Rating te kunnen afronden. EPST studenten die deze cursus gedaan hebben, zijn met succes door de Type Rating gekomen en vliegen nu voor een Europese luchtvaartmaatschappij.

De FOJIC cursus heeft als doel om brevethouders, die geen jet ervaring hebben, voor te bereiden op een eerste Jet Type Rating. Aan het einde van de FOJIC cursus zullen de cursisten in staat zijn om:

- Een moderne jet te vliegen binnen de gespecificeerde mogelijkheden gedurende normale route operaties en vluchten in gecontroleerde luchtruimte. Dit alles naar een Instrument Rating standaard.
- Het kunnen afhandelen van abnormale- en noodprocedures zoals bijvoorbeeld motorstoringen.
- Algemene bekwaamheid te demonstreren van zowel de pilot flying (PF) als de pilot not flying (PNF) functies.
- Bekwaamheid te tonen van Jet Airline Operaties en procedures, management en de typische airline documentatie.
- Te demonstreren dat zij de CRM naar Jet Airline standaard beheersen.

Voor toelating tot deze cursus verwijzen wij je naar onze internetsite.

WWW.EPST.NL/FOJIC