



**Praktische Fiche**  
**Praktijkexamen RPA-L (A)**  
**Nederland**



## Inhoud

A.	Aanhef.....	4
B.	Bereik .....	4
	1. Algemene bevoegdverklaring .....	4
	2. Bijzonder bevoegdverklaringen: .....	4
C.	Eisen aan de kandidaat .....	5
D.	De plaats van het examen.....	5
E.	De examenoefeningen.....	5
	1. Vluchtvoorbereiding .....	5
	2. Pre-flight en flight checks.....	6
	3. Drift & Controle van de richting.....	6
	4. 45 graden klimmen en op eenzelfde plaats blijven cirkelen .....	6
	5. Standaardcircuit.....	7
	6. De figuur “acht” .....	8
	7. Desoriëntatie.....	8
	8. 45° landing .....	8
	9. Klimmen tot maximale hoogte .....	9
	10. Vliegen tot maximale afstand .....	9
	11. Noodscenario's .....	9
F.	De duur van het examen.....	10
G.	Aanwezigheden & rollen.....	10
	1. Rol van de kandidaat.....	10
	2. Rol van de instructeur .....	10
	3. Rol van de examiner .....	10
H.	Operationele beperkingen.....	11
	1. Toestel.....	11
	a) Bewijs van Inschrijving .....	11
	b) Verzekering .....	11
	c) RPAS-volledigheid .....	11
	d) S-BvL of ontheffing.....	11
	2. Weer.....	11
	a) Onafhankelijk oordeel.....	11
	b) Eigen oordeel .....	11
	3. Luchtruim .....	12
	4. Beschikbaarheid terrein.....	12
	5. Andere factoren.....	12

I.	Besturing en besturingsmodus .....	12
1.	Manueel .....	12
2.	Gestabiliseerd .....	12
3.	GNSS.....	12
4.	Automatisch of voorgeprogrammeerd .....	12
J.	Instructies.....	13
K.	Beoordeling.....	13
1.	Grote fouten .....	13
2.	Kleine fouten.....	14
L.	Uitstellen van het examen .....	14
M.	Herkansing .....	14
N.	Bijlage.....	15
1.	Minimale eisen Vluchtvoorbereiding.....	15

## A. Aanhef

U heeft uw praktijkopleiding RPA-L (A) achter de rug en nu bent u door uw instructeur aangewezen om deel te nemen aan het praktijkexamen. U vraagt zich wellicht af wat u kan verwachten en welke eisen er gesteld worden. Deze praktische fiche is bedoeld om u hierbij te helpen en is de praktische uitwerking van het examenreglement.

Het examenreglement kan u terugvinden op [www.eurousc.nl/downloads](http://www.eurousc.nl/downloads) en maakt integraal deel uit van de Algemene Voorwaarden van uw school, wanneer die beroep doet op EuroUSC-Benelux of rechtstreeks bij EuroUSC-Benelux.

## B. Bereik

Het praktijkexamen beschreven in deze praktische fiche zal volgende bevoegdheden omvatten:

### 1. Algemene bevoegdverklaring

- Beperkt tot vliegen binnen zichtbereik van de piloot of waarnemer maar binnen een straal van maximaal 500m van de piloot of waarnemer.

### 2. Bijzonder bevoegdverklaringen:

- Klassebevoegdverklaring RPA-L (A) met een maximale startmassa van de RPA tot en met 25 kg
- voor werkzaamheden met een RPA anders dan boven mensenmenigten, aaneengesloten bebouwing of kunstwerken, industrie- en havengebieden daaronder begrepen, spoorlijnen, in gebruik zijnde autosnelwegen en autowegen, of wegen waar een maximale snelheid van 80 kilometer per uur geldt (unpopulated area)

Een kandidaat die andere bevoegdheden wil, zal een andere praktische fiche moeten raadplegen of advies vragen bij [admin@eurousc.nl](mailto:admin@eurousc.nl).

## C. Eisen aan de kandidaat

De kandidaat mag niet starten aan het examen indien hij volgende documenten niet bij zich heeft:

1. Vluchtvoorbereiding van maximaal 1 dag oud
2. Een geldig legitimatiebewijs
3. Persoonlijk Logboek voor het aantal vluchten en vliegrepen, reeds ingevuld met het aantal lesuren.
4. Aanbeveling door de instructeur (door de instructeur of school te bezorgen)
5. Theorie-opleiding afgelegd (door de instructeur of school te bewijzen)

Afhankelijk van de verder vermelde bepalingen, kunnen kosten in rekening gebracht worden.

Verder moet de kandidaat rekening houden met een aantal aandachtspunten, indien van toepassing:

- Gepaste kleding
- Zonnecrème of zonnebrandolie

## D. De plaats van het examen

De plaats van het examen wordt bepaald door EuroUSC-Benelux in overleg met de school. In zeldzame gevallen wordt ook overlegd met de kandidaat.

De plaats van het examen zal meegedeeld worden via een geautomatiseerde e-mail, kalenderuitnodiging of via “joining instructions”. Uitzonderlijk kan dit via telefoon of andere berichtendiensten gebeuren.

EuroUSC-Benelux zorgt ervoor dat de plaats van het examen voldoet aan de wettelijke eisen en dat een toestemming is gegeven door de verschillende stakeholders van het terrein, zoals de landeigenaar, luchtverkeersdiensten, omwonenden, ... .

## E. De examenoefeningen

Gedurende het examen moet een kandidaat een aantal oefeningen uitvoeren. Dit start bij de voorbereidingen tot wanneer de RPAS terug opgeborgen is voor grondtransport of tot de examiner anders beoordeelt.

### 1. Vluchtvoorbereiding

De kandidaat maakt gebruik van de adresgegevens of coördinaten die hij gekregen heeft om een vluchtvoorbereiding te maken. Deze moet minimaal voldoen aan de eisen gesteld in de bijlage van deze praktische fiche.

Men mag ervan uitgaan dat alle toestemmingen gegeven zijn om te vliegen. Doch moet de kandidaat blijk geven van kennis van de soorten toestemmingen die op de locatie afgegeven moet worden opdat de examenvlucht zou kunnen doorgaan. Hij mag hiervoor NIET de stakeholders contacteren. Dit om verwarring te vermijden en bestaande afspraken te kunnen behouden.

De kandidaat voert ook een aparte on-site assessment, on-site vluchtvoorbereiding of controle van het operationeel vluchtplan uit net voor de start van het examen, meerbepaald maximaal 1 uur voor de start van het examen.

Het is van belang dat de kandidaat de vluchtvoorbereiding beschouwd als een dagelijkse missie in het kader van de uitoefening van het beroep als dronepiloot. De vluchtvoorbereiding wordt schriftelijk of online getoond en moet uit een mooi samengesteld geheel bestaan. Een mondelinge of losse vluchtvoorbereiding wordt niet aanvaard.

Van de kandidaat wordt verwacht dat hij ook het weer en het luchtruim (NOTAM) nauwlettend in het oog houdt en hiervan de instructeur, examiner of EuroUSC-Benelux hiervan op de hoogte brengt.

## 2. Pre-flight en flight checks

De kandidaat gebruikt de checklisten zoals aangewezen door de eigenaar van de RPAS, in de meeste gevallen is dit de school.

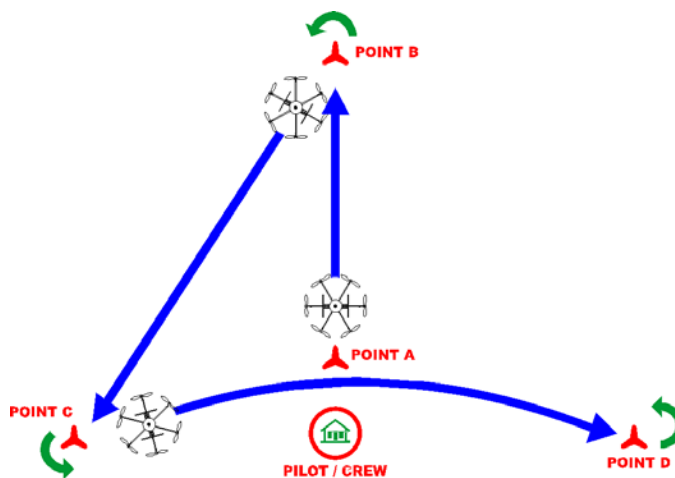
De examiner of instructeur kan hier een extra check vragen om de betrouwbaarheid van de veiligheidssystemen te controleren.

## 3. Drift & Controle van de richting

Doel: Navigeren naar andere posities, demonstratie van ruimtelijk inzicht in combinatie met externe factoren zoals wind en zon.

Besturing: Manueel of gestabiliseerd

De oefening:



De drone moet vanaf zijn vertrekpunt, A, naar punt B vliegen. Op punt B draait de drone om naar punt C te vliegen en daarna naar punt D. De voorkant of neus van de RPA moet telkens in de vliegrichting wijzen.

Op punt D moet de RPA richting A wijzen.

Op elk moment moet de RPA de veiligste route vliegen zonder personen, en dus ook crew, incl. instructeur en examiner, in gevaar te brengen. Tevens moet de kandidaat de wettelijke voorschriften indachtig zijn.

De gebruikte hoogte tijdens deze vlucht moet constant zijn en boven de aangewezen punten moet de kandidaat drie seconden blijven hoveren. De camera moet wijzen naar

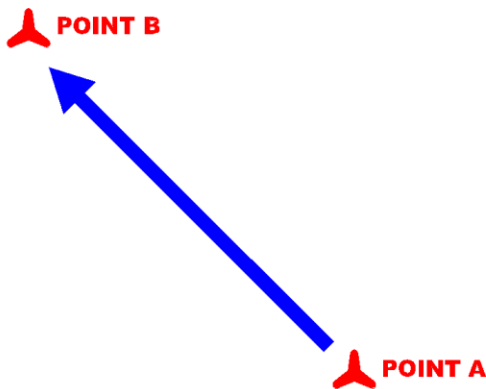
De meeste problemen bij deze oefeningen is het moeilijk aanhouden van de richting of het overvliegen van de crew zonder enige instructie, voorbereiding of aanleiding daartoe. Ten slotte moet de kandidaat ook rekening houden met de zon en de wind.

## 4. 45 graden klimmen en op eenzelfde plaats blijven cirkelen

Doel: Het toestel te laten klimmen in een vaste maar steile hoek en ter plaatse kunnen blijven cirkelen op eenzelfde hoogte op basis van het zicht met eventuele hulpmiddelen.

Besturing: Manueel of gestabiliseerd

De oefening:



De RPA moet van punt A naar punt B vliegen onder een hoek van 45 graden tot op een hoogte van 30m AGL (boven de no-fly area). Boven punt B moet de RPA 10 seconden blijven cirkelen zonder hoogte te winnen of te verliezen of afstand te vermeerderen of te verminderen buiten de cirkel om. Dit mag in geen geval een ei zijn waarbij de bochten zich telkens verplaatsen. Nadien zakt de RPA onder diezelfde hoek naar de startplaats.

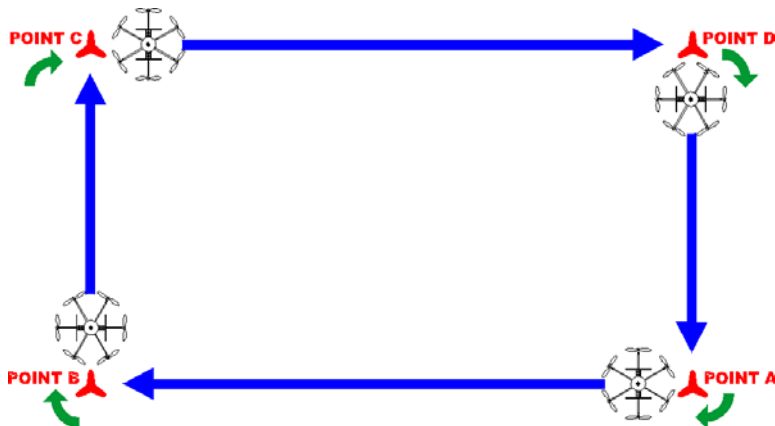
De moeilijkheden bij deze oefening zijn vooral te wijten aan een foute inschatting van de stijghoek waardoor men meestal in een hoek van 20° stijgt of waarbij men een te steile hoek aanneemt en oriëntatie verloren gaat.

## 5. Standaardcircuit

Doel: Inschatten van de positie van de RPA tegenover een punt op een zeker afstand van de piloot en het behoud van controle bij het vliegen naar de piloot toe.

Besturing: Manueel, gestabiliseerd en GNSS

De oefening:



De RPA vertrekt van punt A naar punt A via punt B, C, D. De voorkant of neus van de RPA volgt de vliegrichting.

De RPA moet een constante hoogte houden en mag zowel linksom als rechtsom gevlogen worden afhankelijk van de situatie op het terrein.

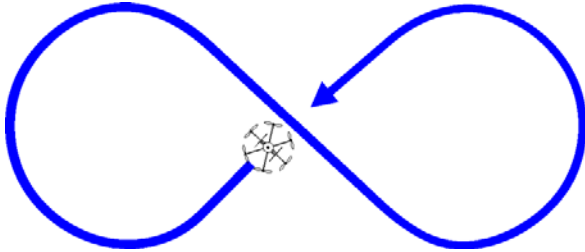
De moeilijkheden bij deze oefening zitten vooral in een foute beoordeling van de positie van de RPA tegenover een hoekpunt en waarbij de RPA zijn richting recht naar het punt niet kan aanhouden, vooral wanneer manueel of gestabiliseerd gevlogen wordt.

## 6. De figuur “acht”

Doel: Het behouden van controle en oriëntatie tijdens het maken van bochten in verschillende richtingen.

Besturing: Manueel, gestabiliseerd en GNSS

De oefening:



De RPA moet een figuur acht vliegen in een horizontaal vlak waarbij de neus of de voorkant in de vliegrichting wijst.

De vlieghoogte blijft constant en beide bochten moeten gelijkwaardig zijn van vorm.

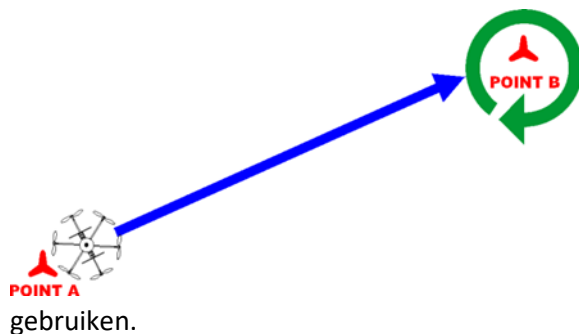
De moeilijkheden bij deze oefening is het verliezen van controle tijdens de bochten door een foute inschatting van de bocht en de wind. Tevens zal ook het middelpunt van de acht zich niet op een correcte plaats bevinden (cfr. Het midden van een acht).

## 7. Desoriëntatie

Doel: In staat zijn om terug oriëntatie te krijgen op een RPA nadat deze verloren is.

Besturing: Manueel, gestabiliseerd

De oefening:



De kandidaat vliegt van punt A naar punt B. De examiner zal “stop” roepen en daarna vragen om te draaien tot de examiner opnieuw “stop” roept. Daarna moet de kandidaat de RPA terug op punt A krijgen.

De moeilijkheden bij deze oefening is het herstellen van de oriëntatie. Hij kan hiervoor alle middelen gebruiken.

## 8. 45° landing

Doel: een mooie landing kunnen uitvoeren onder een hoek van maximaal 45°.

Besturing: Manueel of gestabiliseerd

De oefening:

De kandidaat voert een landing uit waarbij het toestel onder een hoek van 45° land ten opzichte van de grond.



## 9. Klimmen tot maximale hoogte

Doel: Zonder schrik klimmen tot maximale hoogte met behoud van controle van de RPA, de omgeving en oriëntatie.

Besturing: Manueel, gestabiliseerd of GNSS

De oefening:

De RPA vertrekt vanaf de startplaats of er net boven naar de maximale hoogte. Het is aan de kandidaat om te oordelen wat deze maximale hoogte is in functie van de situatie.

De moeilijkheid in deze oefening is de beoordeling van de kandidaat van de maximale hoogte en de factoren die hierop een invloed kunnen hebben.

## 10. Vliegen tot maximale afstand

Doel: Zonder schrik vliegen tot maximale afstand met behoud van controle van de RPA, de omgeving en oriëntatie binnen een VLOS-context.

Besturing: Manueel, gestabiliseerd of GNSS

De oefening:

De RPA vertrekt vanaf de startplaats of er net boven naar de maximale afstand. Het is aan de kandidaat om te oordelen wat deze maximale afstand is in functie van de situatie.

De moeilijkheid in deze oefening is de beoordeling van de kandidaat van de maximale afstand en de factoren die hierop een invloed kunnen hebben.

## 11. Noodscenario's

De kandidaat moet in staat zijn om in geval van nood te reageren zodat de veiligheid van iedereen gewaarborgd blijft.

Volgende noodscenario's kunnen gesimuleerd worden of kunnen zich door de situatie voordoen:

1. Oriëntatieverlies
2. Contactverlies met het satellietstelsel
3. Contactverlies tussen de RPS (en GCS) en de RPA
4. Falen van noodsystemen
5. Falen van voorstuwing
6. Falen van wettelijke minimale of essentiële apparatuur voor het vliegen.
7. Lage batterijspanning
8. Naderende of overvliegende luchtvaartuigen
9. Bezet landingsterrein
10. Verstoring tijdens de vlucht door bewegende obstakels
11. Falen van de waarnemer

Bovenstaande lijst is niet limitatief.

## F. De duur van het examen

Het examen start van zodra de examiner de kandidaat zijn aanwezigheid laat aftekenen bij het verhoren van de vluchtvoorbereiding en hij zich akkoord verklaard met het examenreglement.

Het examen eindigt van zodra de examiner het logboek van de kandidaat aftekent of wanneer de post-flight checklist beëindigd is.

Per persoon mag het examen maximaal 1 uur en 30 minuten duren waarvan 30 minuten vliegtijd. De examiner kan, als gunst, een verlenging van de duur toekennen in geval externe factoren het examen belemmeren (het weer, defecte RPAS, tijdelijke obstakels, ...).

## G. Aanwezigheden & rollen

### 1. Rol van de kandidaat

De kandidaat is de bestuurder van de RPAS. Hij beslist hoe gevolg moet gegeven worden om de oefening veilig uit te voeren om de veiligheid van iedereen te waarborgen.

De kandidaat moet rekening houden met zijn eigen beperkingen en voorbereidingen.

Indien een kandidaat van oordeel is dat een bepaald manoeuvre niet veilig kan uitgevoerd worden, dan kan hij weigeren deze uit te voeren of beperken. De kandidaat moet wel een volledige motivatie kunnen geven waarom hij het manoeuvre beperkt of geweigerd heeft.

### 2. Rol van de instructeur

De instructeur is de juridische gezagvoerder van de RPAS, indien hij aanwezig is bij het examen. De instructeur kan aanwezig zijn gedurende de volledige vlucht en kan waken over de veiligheid van iedereen. Hij kan de controle van de RPAS overnemen. Hij mag echter geen suggesties doen of vroegtijdig ingrijpen op welke manier dan ook indien de veiligheid nog niet in het gedrang was.

De instructeur moet zich ervan vergewissen dat suggesties of het vroegtijdig ingrijpen, redenen kunnen zijn tot het niet slagen. Dit staat gelijk aan spieken.

De instructeur kan het examen stopzetten.

### 3. Rol van de examiner

Indien geen instructeur aanwezig is, dan zal de examiner de juridische gezagvoerder zijn van de RPAS.

De examiner zal de kandidaat evalueren aan de hand van de vermelde oefeningen en opgestelde eisen. De examiner mag echter geen suggesties doen of vroegtijdig ingrijpen op welke manier dan ook indien de veiligheid nog niet in het gedrang was. Hij neemt het examen waar maar kan vragen om bepaalde oefeningen uit te voeren of andere manoeuvres uit te voeren om de competenties van de piloot te evalueren. Tevens kan zal hij waken over de veiligheid van iedereen.

De examiner kan het examen stopzetten of annuleren.

## H. Operationele beperkingen

### 1. Toestel

#### a) Bewijs van Inschrijving

Een bewijs van inschrijving moet aanwezig en geldig zijn.

#### b) Verzekering

Een verzekeringscertificaat dient aanwezig en geldig te zijn.

#### c) RPAS-volledigheid

De volledige RPAS dient aanwezig te zijn. Indien een RPS, GCS of andere apparatuur beschreven tijdens een keuring, niet aanwezig is, dan kan het examen niet geldig plaatsvinden.

#### d) S-BvL of ontheffing

Een bewijs van luchtwaardigheid of ontheffing, indien wettelijk vereist, moet aanwezig en geldig zijn.

### 2. Weer

#### a) Onafhankelijk oordeel

Wanneer het KMI of KNMI voor hun respectievelijke territorium en voor de examenlocatie volgende kleurcodes afkondigt, dan zal het examen niet plaatsvinden en wordt het kosteloos verplaatst:

- geel: wind, regen, onweer
- oranje: wind, regen, onweer, mist (meteoalarm), koude (meteoalarm)
- rood: wind, regen, onweer, mist (meteoalarm), hitte (meteoalarm), koude (meteoalarm)

De afkondiging van de kleurcodes van men terugvinden op de websites van respectievelijk het KMI, KNMI en <http://www.meteoalarm.eu>, welke de meest restrictieve is.

Een examen kan steeds geannuleerd worden omwille van de desbetreffende kleurcodes. Bij een positieve bijstelling van de kleurcode voor een examen en na een eerdere annulering van dat examen, zal het examen niet meer opnieuw ingesteld worden indien de wijziging na 15 uur lokale tijd de dag voordien plaatsvond. Dit is omwille van organisatorische redenen.

#### b) Eigen oordeel

Ondergeschikt aan het onafhankelijk oordeel kan er ook een eigen oordeel ingeroepen worden. Zowel de kandidaat als de examinerator kan oordelen dat het examen niet kan plaatsvinden omwille van weersomstandigheden die niet beoordeeld werden met een kleurencode.

De kandidaat moet tenminste voor 15 uur lokale tijd de dag voor het examen aangeven dat hij het examen niet wil laten doorgaan omwille van het weer. Hij dient hiervoor ook een gepaste motivering in rekening te brengen zodat er geen kosten mee gepaard gaan.

De examinerator kan tot een paar uur voor het examen de kandidaat meedelen dat het examen geannuleerd wordt omwille van het weer. De kandidaat moet hierbij een motivering krijgen maar voor beide partijen worden geen kosten in rekening gebracht. Eveneens moet de kandidaat op de hoogte gebracht zijn voor 19 uur lokale tijd de dag voordien dat de vlucht mogelijk geannuleerd kan worden.

Een motivering kan vooral uit een METAR, TAF, SIGMET of GAMET bestaan. Bij het eigen oordeel wordt rekening gehouden met de toestelspecificaties.

### 3. Luchtruim

Indien het luchtruim niet beschikbaar is en de kandidaat was hiervan op de hoogte, dan wordt het resultaat van het examen als “niet-geslaagd” beschouwd. In dit geval, wordt de kostprijs van het volledige examen wordt in rekening gebracht.

Indien de kandidaat en de examinerator op geen enkele manier op de hoogte konden zijn van het onbeschikbare luchtruim dan kan kosteloos een herexamen worden ingepland.

### 4. Beschikbaarheid terrein

Indien de kandidaat of de school het terrein gereserveerd heeft, dan worden alle kosten in rekening gebracht van het examen indien het examen door onbeschikbaarheid van het terrein niet kon doorgaan tenzij hiervoor het tegendeel kan bewezen worden.

Indien EuroUSC-Benelux het terrein gereserveerd heeft en het terrein is onbeschikbaar dan worden er geen kosten in rekening gebracht.

### 5. Andere factoren

Bij andere factoren is het van belang dat de kandidaat of de school tijdig EuroUSC-Benelux Admin of de examinerator informeert voor 15 uur lokale tijd de dag voordien zodat niet alle kosten in rekening gebracht worden.

## I. Besturing en besturingsmodus

### 1. Manueel

Manuele besturing is een vorm van besturing waarbij geen gebruik gemaakt wordt van technische stabilisatie voor hoogte en oriëntatie. Navigatie kan enkel gedaan worden door de permanente handelingen van de bestuurder tijdens de vlucht. Oriëntatie is de houding van de RPA in de lucht ten opzichte van de grond of de horizon.

### 2. Gestabiliseerd

Gestabiliseerde besturing is een vorm van besturing waarbij gebruik gemaakt wordt van technische stabilisatie voor hoogte en oriëntatie. Navigatie kan enkel gedaan worden door de permanente handelingen van de bestuurder tijdens de vlucht. Oriëntatie is de houding van de RPA in de lucht ten opzichte van de grond of de horizon

### 3. GNSS

GNSS-besturing is een vorm van besturing waarbij gebruik gemaakt wordt van technische stabilisatie en GNSS<sup>1</sup> voor hoogte en oriëntatie. Navigatie kan enkel gedaan worden door de permanente handelingen van de bestuurder tijdens de vlucht. Oriëntatie is de houding van de RPA in de lucht ten opzichte van de grond of de horizon.

### 4. Automatisch of voorgeprogrammeerd

Automatische of voorgeprogrammeerde besturing is een vorm van besturing waarbij gebruik gemaakt wordt van technische stabilisatie en GNSS voor hoogte en oriëntatie en een elektronisch vluchtplan voor navigatie. Oriëntatie is de houding van de RPA in de lucht ten opzichte van de grond of de horizon.

---

<sup>1</sup> Global Navigation Satellite System

## J. Instructies

De examiner kan het examen stopzetten of tijdelijk ingrijpen wanneer de veiligheid in gevaar. Hij kan tevens ook vragen om even halt te houden bij een bepaalde positie wanneer het examen dat vereist. Hiervoor worden volgende instructies door de examiner uitgesproken:

- HOLD: laat de RPA cirkel op de huidige positie (hover) en hoogte
- Abort: land zo snel mogelijk om de vooraf gedefinieerde landingsplaats, indien onmogelijk op een alternatieve noodlandingsplaats.

## K. Beoordeling

Bij de beoordeling kunnen bepaalde fouten er onmiddellijk voor zorgen dat een examen niet-geslaagd is. Er zijn ook kleinere fouten waarbij geen wetgeving overtreden wordt maar waarbij meerdere kleine fouten toch kunnen zorgen voor een negatief resultaat.

### 1. Grote fouten

Bij één enkele grote fout, wordt het resultaat als “niet-geslaagd” beschouwd. Dit is onder andere het geval voor:

1. Geen schriftelijke of online voorbereiding of vluchtplanning
2. Een schriftelijke of online voorbereiding of vluchtplanning, die ouder is dan 1 dag.
3. Onvoldoende kennis tonen van de nationale luchtvaartpublicatie, NOTAM, METAR, TAF en de Nederlandse Luchtvaartkaart.
4. Geen geldige luchtvaartkaart bij zich hebben
5. Het niet bij zich hebben van een geldig legitimatiebewijs
6. Geen uitvoering van de pre-flight & flight checks
7. Geen of onvoldoende motivatie bij het weigeren of beperken van een manoeuvre.
8. Overvliegen van elke persoon aanwezig op de examenlocatie. Dit is letterlijk erover vliegen.
9. Het verlaten van de VLOS-grenzen en de maximale wettelijke afstanden of hoogtes.
10. Het niet respecteren van de vluchtplanning
11. Vergeten van loggen van vluchten in de diverse logboek conform de wettelijke bepalingen.
12. Bij noodscenario's een onveilige handeling stellen of situatie creëren.
13. Het overschrijden van de maximale examenduur
14. Geen enkele blijk van airmanship geven
15. Het beantwoorden van een telefoongesprek indien in vlucht en niet gerelateerd aan luchtverkeersleiding.
16. Uiterlijke tekenen van dronkenschap vertonen of na onderzoek de wettelijke limiet overschreden te hebben.
17. Ziek zijn
18. Elke handeling die in strijd is met de nationale wetgeving
19. Elke handeling die een persoon of dier op de examenlocatie in gevaar brengt.
20. Het systeemhandboek (of AFM/RFM) van de producent niet opvolgen.

## 2. Kleine fouten

Bij verschillende kleine fouten die tijdens het examen niet leiden tot een onveilige situatie, kan de examiner oordelen dat de kandidaat niet-geslaagd is voor het examen.

1. De RPAS en ook zijn software (UI<sup>2</sup>) niet kennen.
2. Controle van de bestuurbaarheid
3. Het slecht uitvoeren van de manoeuvres, waarbij meerdere slechte manoeuvres meerdere kleine fouten zijn.
4. Verkeerd opstijgen; opstijgen waarbij de neus in de richting van de bestuurder wijst.
5. Verkeerd landen; landen waarbij de neus in de richting van de bestuurder wijst, tenzij bij automatische landingen zoals return-to-home.
6. Geen aangepast kleding
7. Geen crewbriefing gegeven door de kandidaat
8. Slechte voorbereiding of vluchtplanning tonen.
9. Slechte uitvoering van de pre-flight & flight checks
10. Slechte uitvoering bij noodscenario's
11. Foute logging van vluchten in de diverse logboeken conform de wettelijke bepalingen.
12. Slechte blijk geven van airmanship

## L. Uitstellen van het examen

Het uitstellen van het examen kan kosteloos indien EuroUSC-Benelux Admin of de examiner voor 15 uur lokale tijd de dag voor het examen op de hoogte werden gebracht van het uitstel.

## M. Herkansing

Het inschrijven voor een herkansing is bepaald door het examenreglement.

Bij een herkansing dient het gehele examen opnieuw te gebeuren. Maar bij een slechte vluchtvoorbereiding kan de examiner wel vragen een nieuwe vluchtvoorbereiding in te dienen. Dit is slechts eenmalig en dient binnen de 2 dagen, te tellen vanaf de dag na het examen, ingediend te worden. De examiner zal na indiening opnieuw naar de kennis peilen van de kandidaat op basis van de gemaakte vluchtvoorbereiding en daarna het resultaat van het examen bepalen.

Bij een herkansing dient het volledige examen vergoed te worden.

---

<sup>2</sup> UI : User Interface, hetgeen men bedient via een tablet of PC tijdens het vliegen.

## N. Bijlage

### 1. Minimale eisen Vluchtvoorbereiding

1. Datum van het opstellen van het operationeel plan
2. Versie van het operationeel plan
3. Locatie
  - a. Adres
  - b. Coördinaten
4. De naam van de kandidaat (bestuurder)
5. De namen van de andere crewleden
6. Het type RPAS
7. De registratie van de RPAS (kan voor de vlucht ingevuld worden)
8. De datum en tijd van de uit te voeren vlucht
9. Het type vlucht: VLOS/EVLOS
10. De geschatte vluchtduur
11. De geschatte kruishoogte
12. De maximale hoogte
13. De maximale afstand
14. Type luchtruim
15. De luchtruimclassificatie
  - a. Minimale horizontale zichtbaarheid
  - b. Afstand tot de wolken
  - c. Eisen voor de grond
16. Restricties in het luchtruim (PDR)
17. Coördinatie-vereisten met andere luchtverkeersleidingsdiensten of luchtverkeersinformatiediensten
18. Relevante NOTAMs
19. Relevante AIP-secties (indien anders dan standaard), AIC, AIP SUP
20. Kaart met afstanden tot objecten of obstakels (bv. op basis van Google Earth) met volgende markeringen
  - 1) Plaats van de piloot
  - 2) Plaats van de crew
  - 3) Alle obstakels met de wettelijke afstanden
  - 4) Startplaats
  - 5) Landingsplaats
  - 6) Alternatieve landingsplaats
  - 7) Eventuele beperkingen in het luchtruim
  - 8) Maximale afstand
  - 9) Operationeel gebied voor de missie of vlucht
21. Inschatting van de bewoning
22. Inschatting van Natura 2000-gebieden en andere natuurgebieden.