



Informatieblad

Basic Instrument Rating-opleiding

8 september 2021 is de Basic Instrument Rating (BIR) ingevoerd. De BIR-privileges zijn opgenomen in artikel FCL.835. Dit informatieblad beschrijft de (introdunctie van de) BIR en uitfasering van de En Route Instrument Rating (EIR) voor de volgende doelgroepen:

1. Houders EIR
2. ATO's
3. DTO's
4. Instructeurs
5. Examinatoren
6. Kandidaten theorie-examens

1. Houders EIR

Wanneer u houder bent van een EIR is het volgende op u van toepassing. De EIR is verlopen. U kunt uw EIR niet meer gebruiken. U kunt uw EIR omzetten in een BIR. Op grond van uw EIR kunt u in aanmerking komen voor vrijstellingen van onderdelen van de opleiding voor een BIR. U krijgt hierbij tenminste vrijstelling voor module 1 (*the core flying training module of flight handling skills by sole reference to instruments*). Ook krijgt u vrijstelling van de BIR theorie-opleiding en BIR theorie-examens. Voor meer informatie kunt u terecht bij een ATO die de BIR-opleiding verzorgt.

2. Approved Training Organisations (ATO's)

Het is mogelijk om een BIR-opleiding toe te voegen aan het privilege van uw ATO. U kunt hiervoor een aanvraag indienen bij ILT. Voor behandeling van deze aanvraag wordt een tarief in rekening gebracht. U kunt de BIR-opleiding verzorgen nadat u goedkeuring heeft ontvangen van ILT en de BIR-opleiding op het ATO-certificaat is toegevoegd.

De BIR-opleiding bestaat uit een theorieonderdeel en een praktijkonderdeel. Het praktijkonderdeel bestaat uit vier modules (zie hiervoor FCL.835). Als ATO kunt u ook alleen de BIR-theorieopleiding of alleen de BIR-praktijkopleiding verzorgen. De praktijkopleiding dient op het vliegtuig te worden uitgevoerd. Een gedeelte van de opleiding mag ook op een daarvoor geschikte Flight Simulation Training Device (FSTD) worden aangeboden.

Ter ondersteuning voor het opzetten en inrichten van de BIR-opleiding zijn richtlijnen opgenomen in bijlage I en II.

3. Declared Training Organisation (DTO)

Een DTO komt niet in aanmerking om een BIR-opleiding te verzorgen

4. Instructeurs

Om instructie te mogen verzorgen voor de BIR-opleiding dient u bevoegd te zijn als Instrument Rating Instructor (IRI) of Flight Instructor for Instrument-Rating.

5. Examinatoren

Om het BIR-praktijkexamen te mogen afnemen dient u bevoegd te zijn als Instrument-Rating Examiner (IRE).

6. Kandidaten theorie-examens

Het CBR biedt de BIR theorie-examens aan. Behaalde theorie-resultaten voor de BIR-theorie blijven onbeperkt geldig.

Afkortingen

AMC	Acceptable Means of Compliance
ATO	Approved Training Organisation
BIR	Basic Instrument Rating
DTO	Declared Training Organisation
EIR	En Route Instrument rating
FI	Flight Instructor
FSTD	Flight Simulation Training Device
ILT	Inspectie Leefomgeving en Transport – Luchtvaart
IR	Instrument Rating
IRE	Instrument Rating Examiner
IRI	Instrument Rating Instructor

Dit is een uitgave van:
[Inspectie Leefomgeving en Transport](#)
Postbus 16191 | 2500 BD Den Haag

T 088 489 00 00
www.ilent.nl
@InspectieLenT
Juni 2023

BIJLAGE I – RICHTLIJNEN BIR-SYLLABUS

Het is belangrijk om te realiseren dat de Basic Instrument Rating de eerste Competency-based opleiding in part-FCL is. Hoewel de naam anders doet suggereren, is de Competency-based IR (CB-IR) dit niet. Voor opleiders die deze opleiding al geven, betekent dit dat er niet (volledig) geleund kan worden op ervaring met de syllabus.

Wat onderscheidt een competency-based opleiding van de conventionele opleidingen?

Conventionele vliegopleidingen richten zich op het uitvoeren van bepaalde oefeningen tot een bepaalde standaard is bereikt en het verzamelen van het benodigde aantal uren om te voldoen aan de eisen voor het brevet of de bevoegdverklaring. Een competency-based opleiding heeft geen uren eis en geen lijst met oefeningen of minimaal aantal uren, maar een lijst met competenties waarover de cursist moet beschikken of die de cursist zal moeten verkrijgen. Een competentie kan worden onderverdeeld in de elementen vaardigheden, kennis en houding, in het Engels: Skills (S), Knowledge (K) en Attitude (A). Iemand wordt geacht over een bepaalde competentie te beschikken, als het bijbehorende, (vooraf) gedefinieerde observeerbaar gedrag (Engels: Observable Behaviour (OB)) consistent wordt getoond. Het vertonen van tegengesteld gedrag t.o.v. het gewenste OB, is ook een indicatie dat een cursist (nog) niet competent is.

Hoe bereid een ATO zich voor?

Het is van belang dat de verantwoordelijken voor de BIR binnen de ATO, de Head of Training, evt de CFI en/of CTKI en de instructeurs, bekend zijn met de concepten die ten grondslag liggen aan Competency-based Training & Assessment (CBTA). Daarnaast is het van belang dat de instructeurs goed bekend zijn met de competenties en de bijbehorende *skills, knowledge* en *attitudes* en de achterliggende *observable behaviours*. Voor de ervaren instrument-instructeur zullen hier, waarschijnlijk, geen grote verrassingen tussen staan – ze trainen onbewust immers al tijden op deze competenties, maar niet onder deze noemer. Wel is het van belang dat de ATO zorgdraagt dat haar instructeurs ook bewust bekwaam worden (of: competent). De vaardigheden zullen hierbij vermoedelijk al (grotendeels) aanwezig zijn, maar de *knowledge* en *attitude* m.b.t. CBTA mogelijk nog niet. Het is belangrijk de standaardisatie en kwalificatie van instructeurs specifiek te omschrijven en vast te leggen.

Hoe ontwerpt een ATO de syllabus?

Een syllabus die uit 3 modules (of 4 voor multi-engine) bestaat, geen vast aantal uren of vast lesprogramma heeft en waarin op competenties wordt beoordeeld i.p.v. op oefeningen, hoe moet dat eigenlijk?

Ook hiervoor is enige voorkennis over het onderwerp van belang. Maar uiteindelijk hoeft het niet heel ingewikkeld te zijn.

Wat is belangrijk om mee te nemen?

- Een module is pas afgerond als zowel de theorie-opleiding en -examen succesvol zijn afgerond en de competenties van de praktijkopleiding aanwezig zijn. De HT is ervoor verantwoordelijk dat dit wordt zeker gesteld bij modules die binnen de ATO worden afgerond en dit moet aantoonbaar zijn.
- Module 1 moet afgerond zijn voor er aan module 2, 3 en/of 4 mag worden begonnen.
- De volgorde van modules 2 t/m 4 mag worden gekozen door de cursist.
- Er mag gebruik worden gemaakt van een FSTD, maar de *skill test* moet plaatsvinden op een vliegtuig en op dit type vliegtuig moet ook geleest zijn voor de BIR.

- Niet alle lesvluchten hoeven binnen een ATO plaats te vinden. Uiteraard moeten de lesvluchten wel worden uitgevoerd door een daartoe bevoegd instructeur.
 - Alle modules mogen buiten de ATO worden aangevangen.
 - Modules 1, 2 en 4 moeten worden afgerond onder de verantwoordelijkheid van de ATO.
- Voordat module 4 gestart wordt, moet de cursist een CR MEP hebben, of tenminste de volledige class-rating MEP-opleiding hebben voltooid. Dit maakt een gezamenlijke brevetaanvraag mogelijk.
- Een ATO is verantwoordelijk voor het opleiden van de instructeurs die in haar dienst BIR-instructie (gaan) geven. Deze training dient te worden vastgelegd in het OM.
- Om haar instructeurs te helpen bij de uitvoering van BIR-instructie, is het aan te raden een *instructor guide* te maken met hierin uitleg over het beoordelen van studenten en het *observable behaviour* dat bij de verschillende competenties hoort.
- Een overzicht van alle OB's, zoals in AMC1 FCL.835 staat, helpt ook inzicht te geven aan de student, waar aan voldoen moet worden om de opleiding te voltooien.
- De student is verantwoordelijk voor het trainingsdossier, wanneer er (ook) getraind wordt buiten een ATO. Voordat de student een *skill test* aanvraagt, moet deze zekerstellen dat alle modules volledig zijn afgerond.
- Een proefexamen volgens het *skill test*-programma is sterk aan te raden, voor het inplannen van een *skill test*. Hiermee kan de student controleren klaar te zijn voor het vliegexamen.
- Het *skill test*-programma is hetzelfde als dat voor de "gewone" IR: FCL-appendix 7.

Er is geen vast trainingsprogramma nodig, maar dit neemt niet weg dat er voor iedere cursist gaandeweg een trainingsprogramma moet ontstaan en dat dit trainingsprogramma aantoonbaar en consistent alle competenties moet trainen, dan wel aantonen. Dit vraagt ook om een overzicht van de competenties waaruit blijkt dat deze op meerdere momenten en consistent in voldoende mate aanwezig waren.

Daarnaast is het belangrijk om een lesregistratie te ontwikkelen waarin wordt bijgehouden wat er in de les is gedaan, hoe dit ging en wat de cursist voor de volgende les moet voorbereiden/kan verwachten. Voor het bijhouden van progressie kan het nodig zijn een nieuw *grading*-systeem te ontwikkelen.

Guidance material bij ontwikkelen BIR progress-document

Ter ondersteuning van de Nederlandse vliegscholen, heeft ILT een illustratief voorbeeld ontwikkeld om de randvoorwaarden concreet te maken. Dit mag niet 1-op-1 over worden genomen, maar dient slechts ter illustratie en denkbaar voorbeeld. De ATO is zelf verantwoordelijk voor het ontwikkelen van een syllabus die voldoet aan alle relevante wettelijke eisen.

Het voorbeeld zal niet worden bijgewerkt als er wijzigingen in relevante regelgeving, zoals AMC1 FCL.835 plaats zal vinden. In dit voorbeeld is er voor studenten en instructeurs een Annex beschikbaar met daarin een overzicht, per module, van alle competenties zoals die staan omschreven in AMC1 FCL.835. In eigen handboeken is het niet voldoende om hiernaar te verwijzen, deze competenties dienen te zijn opgenomen.

Het generieke blad geeft aan een denkbeeldige instructeur en student een overzicht van de betekenissen en het invullen van de bladen. Dergelijke instructies dient de ATO ook voor uw eigen syllabus te ontwikkelen.

Uitleg bij Bijlage II

General:

A/C	Aircraft
APCH	Approach
ARR	Standard) Arrival
ATC	Air Traffic Control
ATS	Air Traffic Services
DEP	Departure Procedure
ETA	Estimated Time of Arrival
GA	Go-Around
IFR	Instrument Flight Rules
MAP	Missed Approach Procedure
ME	Multi-Engine
N-1	One engine inoperative (<i>applicable to ME aeroplanes only</i>)
reg	Registration
TM	Training Manual
w/	With
Wx	Weather

Grading:

N	Not-competent	Not (yet) competent.
I	Improving	Not (yet) competent, but improving in this competency.
C	Competent	Shows OBs and shows no contradicting behaviours.
E	- Excellent	Excels in this competency (well within limits at all times).
NA	- Not Assessed	- This item has not been assessed (fully)
S	- Skills	- OB associated with skills not (fully) shown.
K	- Knowledge	- OB associated with knowledge not (fully) shown.
A	- Attitude	- OB associated with attitude not (fully) shown.

De termen *Training element* en *training item* verwijzen naar de kop van de tabellen in AMC1 FCL.835:

Training element

Title of assessed item taken from training module

Alleen wanneer verwarring kan ontstaan, zijn training items in de voorbeeldsyllabus onder een training element vermeld. Een element als geheel wordt niet beoordeeld.

Sommige item-omschrijvingen in AMC1 FCL.835 bevatten meerdere onderdelen met hetzelfde beoordelingskader – om beoordeling zuiver te houden is in dit voorbeeld gekozen deze items op te delen in sub-items. Deze zijn schuingedrukt. Bij 2 onderdelen is ervoor gekozen om ieder onderdeel als los item te vermelden en zo ruimte te besparen. Het is aan de ATO zelf om de items en de OB's passend in de studenten- en instructeurshandleiding te verwerken.

Bij verdeling in sub-items is een *overall* beoordelingsregel toegevoegd om competentie voor dit trainingsitem in het algemeen te beoordelen. Deze kan niet hoger zijn dan het laagst beoordeelde sub-item. Is niet elk sub-item beoordeeld, dan is de *overall* beoordeling **NA**.

Op de lesblad en het progressie-overzicht wordt verwezen naar een "TM BIR ANNEX 1 – BIR Training items". In deze fictieve annex staan alle training items van het lesblad en het progressie overzicht

uitgewerkt in overeenstemming met AMC1 FCL.835 om de leerling en student inzichtelijk te maken welke gedrag er bij elk trainingsitem hoort, zonder het lesprogramma onoverzichtelijk te maken.

Op het progressieblad wordt voor iedere vlucht waarin een training item als competent (of excellent) wordt beoordeeld, hier notitie van gemaakt. Hiermee is inzichtelijk of een student consistent het OB laat zien en dus daadwerkelijk competent is.

Markeer per competency met grading N of I (of, indien van toepassing NA) staat, of de skills, knowledge en/of attitude verbetering nodig hebben.

Vul de gegevens van de les, student en instructeur in

Vul de gegevens van de vlucht in (DEP en DEST zijn aerodromes)

BIR Flight Training Assessment Form

Date	..... / ..... / ..... (DD/MM/YYYY)
Student	.....
Licence nr.	.....-FCL-.....
Instructor	.....
Licence nr.	.....-FCL-.....
A/C-reg	.....
Wx	.....

DEP	Block-off	Take-off	DEST
.....	..... Z	..... Z	.....
	Block-on	Landing	
	..... Z	..... Z	
	Flight Time		
	..... Z		

Gebruik NA voor items die niet beoordeeld zijn.

Indien kennis duidelijk afwezig is, markeer dan onder Areas of improvement de K en vul een remark in.

Markeer per competency of de grading hiervan N, I, C of E was.

Vul bij N of I ook het stuk Areas of

MODULE x

Next	Assessed Training Items*	Assessment					NA	Areas of improvement		
		N	I	C	E	S		K	A	Remarks
SKA	Training Item 1									
SKA	Training Item 2									
SKA	Training Item 3									
SKA	Training Item 4									
	Training Item 5									
SKA	<i>Overall (if applicable)</i>									
SKA	<i>Sub-item 5-1 (if applicable)</i>									
SKA	<i>Sub-item 5-2 (if applicable)</i>									
SKA	<i>Sub-item 5-2 (if applicable)</i>									
SKA	<i>Sub-item 5-2 (if applicable)</i>									
SKA	Training Item 6									
	Training Element A									
SKA	Training item A1									
SKA	Training item A2									
SKA	Training Item 7									

*See TM BIR ANNEX 1 - BIR Training Items

Procedures trained (DEP/ARR/APCH/MAP)

Vul hier, indien van toepassing, de gevlogen procedures in – gebruik hiervoor de ICAO-designator indien beschikbaar. Omschrijf anders zo nauwkeurig mogelijk

General remarks (to include general handling)

Vul hier algemene opmerkingen over de vlucht in, alsmede verbeterpunten en/of observaties die niet specifiek aan 1 training item te koppelen zijn.

Next lesson (mark items to prepare above by circling S, K and or A, as appropriate)

Vul hier het (globale) plan voor de volgende les in, alsmede de aandachtspunten en voorbereiding die verwacht wordt. Markeer bovenaan bij de competenties door te omcirkelen welke training items er moeten worden bestudeerd en of hierbij (met name) aandacht naar *skills, knowledge en/of attitude* moet uitgaan.

BIJLAGE II – GUIDANCE MATERIAL BIJ ONTWIKKELEN BIR PROGRESS DOCUMENT

BIR Flight Training Assessment Form			
Date	...../...../..... (DD/MM/YYYY)	DEP	.....Z
Student		Block-off	.....Z
Licence nr.	.....-FCL-.....	Take-off	.....Z
Instructor		Block-on	.....Z
Licence nr.	.....-FCL-.....	Landing	.....Z
A/C-reg	.....-.....	Flight Time	.....Z
Wx			

MODULE 1

Next	Assessed Training Items*	Assessment					Areas of Improvement			Remarks
		N	I	C	E	NA	S	K	A	
S KA	Use of flight manual									
S KA	Pre-flight inspection									
S KA	Taxiing									
S KA	Transition to instrument flight									
S KA	ATC liaison									
	Control of the aeroplane									
S KA	Overall									
S KA	Level flight at various speeds									
S KA	Level turns (rate-1)									
S KA	Level turns (up to 30°)									
S KA	Trim									
S KA	Climbing turns w/ sustained rate-1 turn									
S KA	Descending turns w/ sustained rate-1 turn									
	Recovery from unusual attitudes									
S KA	Overall									
S KA	Recovery from unusual attitudes									
S KA	Sustained 45° bank turns + recovery									
S KA	Recovery from steep descending turns									
	Recovery from approach to stal...									
S KA	Overall									
S KA	... in level flight									
S KA	... in climbing turn									
S KA	... in descending turn									
S KA	... in landing configuration									
	Limited panel instrument flight									
S KA	Overall									
S KA	Stabilized climb									
S KA	Stabilized descent									
S KA	Level rate-1 turns onto given heading									
S KA	Recovery from unusual attitudes									

*See TM BIR ANNEX 1 - BIR Training Items

General remarks (to include general handling)

Next lesson (mark items to prepare above by circling S, K and/or A, as appropriate)

By signing below, I declare that this of this training flight has been executed and (de)briefed as noted above

Signature	
Student	
Signature	
Instructor	

BIR - COMPETENCY PROGRESS CHART
(continued assessment as competent or excellent indicates achievement of competence)

MODULE 1

Training item*	Date (mark when assessed Competent or Excellent)											

Use of flight manual												
Pre-flight inspection												
Taxiing												
Transition to instrument flight												
ATC liaison												
Control of the aeroplane												
Overall												
Level flight at various speeds												
Level turns (rate-1)												
Level turns (up to 30°)												
Trim												
Climbing turns w/ sustained rate-1 turn												
Descending turns w/ sustained rate-1 turn												
Recovery from unusual attitudes												
Overall												
Recovery from unusual attitudes												
Sustained 45° bank turns + recovery												
Recovery from steep descending turns												
Recovery from approach to stal...												
Overall												
... in level flight												
... in climbing turn												
... in descending turn												
... in landing configuration												
Limited panel instrument flight												
Overall												
Stabilized climb												
Stabilized descent												
Level rate-1 turns onto given heading												
Recovery from unusual attitudes												

*See TM BIR ANNEX 1 - BIR Training Items

BIR Flight Training Assessment Form

Date	...../...../..... (DD/MM/YYYY)
Student	.....
Licence nr.	..... -FCL-
Instructor	.....
Licence nr.	..... -FCL-
A/C-reg -.....
Wx	.....

DEP	Block-off	Take-off	DEST
.....:.....Z	.....:.....Z	.....:.....Z	.....:.....Z
	Block-on	Landing	
.....:.....Z	.....:.....Z	.....:.....Z	.....:.....Z
	Flight Time		
.....:.....Z	.....:.....Z		.....:.....Z

MODULE 2

Next	Assessed Training Items*	Assessment					Areas of improvement			
		N	I	C	E	NA	S	K	A	Remarks
SKA	Weather minima									
SKA	Pre-take-off briefing									
SKA	Take-off									
SKA	Instrument departure procedures**									
SKA	Holding procedures									
3D approaches**										
SKA	Navigation aids									
SKA	Arrival procedures									
SKA	Approach and landing briefing									
SKA	Compliance with published procedure									
SKA	Stabilised approach									
2D approaches**										
SKA	Navigation aids									
SKA	Arrival procedures									
SKA	Approach and landing briefing									
SKA	Compliance with published procedure									
SKA	Stabilised approach									
SKA	Approach timing									
SKA	Go-around and missed approach action									
SKA	Landing									
SKA	ATC Liaison									

*See TM BIR ANNEX 1 - BIR Training Items
 **Refer to progress sheet for overview of types of departures/approaches to be practiced

Procedures trained (DEP/ARR/APCH/MAP)

General remarks (to include general handling)

Next lesson (mark items to prepare above by circling S, K and or A, as appropriate)

By signing below, I declare that this of this training flight has been executed and (de)briefed as noted above

Signature Student	
Signature Instructor	

BIR - COMPETENCY PROGRESS CHART

(continued assessment as competent or excellent indicates achievement of competence)

MODULE 2

	Date (mark when assessed Competent or Excellent)												
	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	
Training Item*													
Weather minima													
Pre-take-off briefing													
Take-off													
Instrument departure procedures													
Holding procedures													
3D approaches**													
Navigation aids													
Arrival procedures													
Approach and landing briefing													
Compliance with published procedure													
Stabilised approach													
2D approaches**													
Navigation aids													
Arrival procedures													
Approach and landing briefing													
Compliance with published procedure													
Stabilised approach													
Approach timing													
Go-around and missed approach action													
Landing													
ATC Liaison													
*See TM BIR ANNEX 1 - BIR Training Items													
Type of Departure/Approach**	Mark below when performed												
Instrument departure procedures													
Using ground-based navigation aids													
Using RNAV (GNSS) derived navigation information													
3D approaches													
ILS													
RNP													
2D approaches													
NDB													
VOR													
Localizer-only													
RNP													

**Each student must have practiced at least one 2D RNP approach and one 3D RNP approach during the course.

BIR Flight Training Assessment Form

Date	...../...../..... (DD/MM/YYYY)
Student	.....
Licence nr.	..... -FCL-
Instructor	.....
Licence nr.	..... -FCL-
A/C-reg	.....
Wx	.....

DEP	Block-off	Take-off	DEST
.....:.....Z	.....:.....Z	.....:.....Z	.....
	Block-on	Landing	
.....:.....Z	.....:.....Z	.....:.....Z	
	Flight Time		
.....:.....Z			

MODULE 3

Next	Assessed Training Items*	Assessment					Areas of improvement			
		N	I	C	E	NA	S	K	A	Remarks
SKA	Use of ATS document									
SKA	Use of weather document									
SKA	Preparation of ATC flight plan									
SKA	Preparation of IFR flight plan/log									
SKA	Tracking (incl interception)									
SKA	Use of radio aids									
	Level Flight									
SKA	Overall									
SKA	Control of heading									
SKA	Control of attitude									
SKA	Control of airspeed									
SKA	Power-setting									
SKA	Trim technique									
SKA	Altimeter setting									
SKA	Timing and revision of ETA									
SKA	En-route hold									
	Monitoring									
SKA	Overall									
SKA	Monitoring of flight progress									
SKA	Flight log									
SKA	Fuel usage and management									
SKA	Systems management									
SKA	Ice protection procedures (may be simulated)									
SKA	ATC Liaison									

*See TM BIR ANNEX 1 - BIR Training Items

(ATS) Routes flown /en-route hold instructions

General remarks (to include general handling)

Next lesson (mark items to prepare above by circling S, K and or A, as appropriate)

By signing below, I declare that this of this training flight has been executed and (de)briefed as noted above

Signature Student	
Signature Instructor	

BIR - COMPETENCY PROGRESS CHART
(continued assessment as competent or excellent indicates achievement of competence)

MODULE 3

Training item*	Date (mark when assessed Competent or Excellent)											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Use of ATS document												
Use of weather document												
Preparation of ATC flight plan												
Preparation of IFR flight plan/log												
Tracking (incl interception)												
Use of radio aids												
Level Flight												
<i>Overall</i>												
<i>Control of heading</i>												
<i>Control of attitude</i>												
<i>Control of airspeed</i>												
<i>Power-setting</i>												
<i>Trim technique</i>												
Altimeter setting												
Timing and revision of ETA												
En-route hold												
Monitoring												
<i>Overall</i>												
<i>Monitoring of flight progress</i>												
<i>Flight log</i>												
<i>Fuel usage and management</i>												
<i>Systems management</i>												
Ice protection procedures (may be simulated)												
ATC Liaison												

*See TM BIR ANNEX 1 - BIR Training Items

BIR Flight Training Assessment Form

Date	...../...../..... (DD/MM/YYYY)
Student	.....
Licence nr.	..... -FCL-
Instructor	.....
Licence nr.	..... -FCL-
A/C-reg -.....
Wx	.....

DEP	Block-off	Take-off	DEST
.....:.....Z	.....:.....Z	.....:.....Z	.....
	Block-on	Landing	
	.....:.....Z	.....:.....Z	
	Flight Time		
	.....:.....Z		

MODULE 4 - ME only

Next	Assessed Training Items*	Assessment					NA	Areas of improvement			Remarks
		N	I	C	E	S		K	A		
S K A	Simulated engine failure after take-off										
S K A	Simulated engine failure during go-around										
	APCH, GA & MAP w/ one engine inoperative										
S K A	Overall (if applicable)										
S K A	Approach N-1										
S K A	Go-around N-1										
S K A	Missed approach N-1										
S K A	ATC liaison										

*See TM BIR ANNEX 1 - BIR Training Items

Procedures trained (DEP/ARR/APCH/MAP)

General remarks (to include general handling)

Next lesson (mark items to prepare above by circling S, K and or A, as appropriate)

By signing below, I declare that this of this training flight has been executed and (de)briefed as noted above

Signature Student	
Signature Instructor	

BIR - COMPETENCY PROGRESS CHART
 (continued assessment as competent or excellent indicates achievement of competence)

MODULE 4 - ME only

Training item*	Date (mark when assessed Competent or Excellent)											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Simulated engine failure after take-off												
Simulated engine failure during go-around												
APCH, GA & MAP w/ one engine inoperative												
<i>Overall (if applicable)</i>												
<i>Approach N-1</i>												
<i>Go-around N-1</i>												
<i>Missed approach N-1</i>												
ATC liaison												

*See TM BIR ANNEX 1 - BIR Training Items