

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2008 — 1537

[C - 2008/14093]

4 MAART 2008. — Koninklijk besluit tot regeling van de burgerlijke vergunningen van bestuurder van vliegtuigen

ALBERT II, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart, inzonderheid op artikel 5, § 1, gewijzigd bij de wet van 2 januari 2001;

Gelet op het koninklijk besluit van 10 januari 2000 tot regeling van de burgerlijke vergunningen van bestuurder van vliegtuigen gewijzigd door de koninklijke besluiten van 13 maart 2002 en 7 april 2003;

Gelet op de omstandigheid dat de gewestregeringen bij het ontwerpen van dit besluit betrokken zijn;

Gelet op het advies van de Raad van State nr. 42.672/4 gegeven op 13 november 2007;

Op de voordracht van Onze Minister van Mobiliteit,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

HOOFDSTUK 1. — *Definities en afkortingen*

Artikel 1. § 1. Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder :

JAA (Joint Aviation Authorities) : organisme dat verbonden is aan de Europese Conferentie voor de burgerluchtvaart (ECAC) en dat de regelingen heeft uitgewerkt om samen te werken aan de ontwikkeling en het in werking stellen van gemeenschappelijke regels (codes JAR), op alle domeinen die betrekking hebben op de veiligheid van de luchtvaartuigen en van hun exploitatie.

JAR-FCL : gemeenschappelijke regels die door de JAA zijn uitgewerkt op het gebied van de vergunningen van het stuurpersoneel.

Geïnteresseerden kunnen van dit document kennis nemen bij de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, Directoraat-generaal Luchtvaart.

Helikopter : aërodyne die zijn opwaartse draagkracht in de lucht hoofdzakelijk verkrijgt door de reactie van de lucht op één of meerdere rotoren die voortgetrokken door een voortstuwingsinrichting rond duidelijk verticale assen draaien.

Luchtvaartuig : ieder toestel dat in de dampkring kan worden gehouden tengevolge van krachten die de lucht daarop uitoefent met uitzondering van deze krachten op het aardoppervlak.

Type (van een luchtvaartuig) : groep van luchtvaartuigen met identieke fundamentele kenmerken, daarin begrepen alle wijzigingen, behalve diegene die een verandering van manoeuvre- of vliegkenmerken, of een toevoeging van leden van het stuurpersoneel tot gevolg hebben.

Categorie (van luchtvaartuigen) : indeling van de luchtvaartuigen volgens de gespecificeerde fundamentele kenmerken, bijvoorbeeld : vliegtuig, helikopter, zweefvliegtuig, vrije ballon.

Aërodyne : elk luchtvaartuig dat zijn opwaartse draagkracht in de lucht hoofdzakelijk verkrijgt door aërodyname krachten; de aërodyne is zwaarder dan de lucht.

Vliegtuig : aërodyne voorzien van een voortstuwingsinrichting, die zijn opwaartse draagkracht in de lucht hoofdzakelijk verkrijgt door aërodyname krachten die worden uitgeoefend op vlakken welke gedurende eenzelfde vliegstand niet van stand veranderen.

Eénpiloot vliegtuig : vliegtuig gecertificeerd om bestuurd te worden door één bestuurder.

Meerpiloot vliegtuig : vliegtuig gecertificeerd om bestuurd te worden door een bemanning van ten minste twee bestuurders.

Medebestuurder : houder van een vergunning van bestuurder die al de functies van bestuurder uitoefent, behalve die van gezagvoerder, op een vliegtuig gecertificeerd om bestuurd te worden door een bemanning van ten minste twee bestuurders of onder operationele omstandigheden waarin reglementair ten minste twee bestuurders worden vereist. Valt buiten deze begripsbepaling, de bestuurder die zich aan boord van een vliegtuig zou bevinden alleen om vliegonderricht, voor het behalen van een vergunning of bevoegdverklaring, te ontvangen.

Gemotoriseerd zweefvliegtuig (TMG) : zweefvliegtuig met bewijs van luchtwaardigheid, uitgereikt of aanvaard door een JAA-Lidstaat, dat in staat is op eigen kracht te starten en te klimmen overeenkomstig zijn vlieghandboek.

Bevoegdverklaring : aantekening op een vergunning die de bijzondere voorwaarden, voorrechten of beperkingen vermeldt die gelden voor de betreffende vergunning.

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2008 — 1537

[C - 2008/14093]

4 MARS 2008. — Arrêté royal réglementant les licences civiles de pilote d'avions

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne, notamment l'article 5, § 1^{er}, modifié par la loi du 2 janvier 2001;

Vu l'arrêté royal du 10 janvier 2000 portant réglementation des licences civiles de pilote d'avions, modifié par les arrêtés royaux des 13 mars 2002 et 7 avril 2003;

Vu l'association des gouvernements de région à l'élaboration du présent arrêté;

Vu l'avis du Conseil d'Etat n° 42.672/4, donné le 13 novembre 2007;

Sur la proposition de Notre Ministre de la Mobilité,

Nous avons arrêté et arrêtons :

CHAPITRE 1^{er}. — *Définitions et abréviations*

Article 1^{er}. § 1^{er}. Pour l'application du présent arrêté, on entend par :

JAA (Joint Aviation Authorities) : organisme associé à la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), ayant élaboré des arrangements pour coopérer au développement et à la mise en œuvre de règles communes (codes JAR) dans tous les domaines relatifs à la sécurité des aéronefs et de leur exploitation.

JAR-FCL : règles communes élaborées par les JAA dans le domaine des licences du personnel navigant.

Toute personne peut prendre connaissance de ce document au Service public fédéral Mobilité et Transports, Direction générale Transport aérien.

Hélicoptère : aérodyne dont la sustentation en vol est obtenue principalement par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors qui tournent, entraînés par un organe moteur, autour d'axes sensiblement verticaux.

Aéronef : tout appareil pouvant se soutenir dans l'atmosphère grâce aux réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.

Type (d'aéronef) : ensemble des aéronefs offrant des caractéristiques fondamentales identiques, y compris toutes les modifications, sauf celles qui entraînent un changement dans les caractéristiques de manœuvre ou de vol, ou un complément de membres d'équipage de conduite.

Catégorie (d'aéronefs) : classification des aéronefs selon des caractéristiques fondamentales spécifiées, par exemple : avion, hélicoptère, planeur, ballon libre.

Aërodyne : tout aéronef dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des forces aérodyamiques; l'aërodyne est plus lourd que l'air.

Avion : aérodyne muni d'un organe moteur et dont la sustentation en vol est assurée principalement par des réactions aérodyamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol.

Avion monopilote : avion certifié pour être piloté par un seul pilote.

Avion multipilote : avion certifié pour être piloté avec un équipage minimal de conduite de deux pilotes.

Copilote : titulaire d'une licence de pilote qui exerce toutes les fonctions de pilote, sauf celle de commandant de bord, sur un avion certifié pour être piloté par un équipage d'au moins deux pilotes ou lorsque la présence d'au moins deux pilotes est requise par la réglementation opérationnelle. N'entre pas dans cette définition, le pilote qui se trouverait à bord d'un avion à seule fin de recevoir de l'instruction en vol en vue de l'obtention d'une licence ou d'une qualification.

Planeur avec dispositif d'envol incorporé (TMG) : planeur ayant un certificat de navigabilité délivré ou accepté par un Etat des JAA, qui est capable de décoller et de s'élever par sa propre puissance conformément à son manuel de vol.

Qualification : mention portée sur une licence établissant les conditions, privilèges ou restrictions spécifiques à cette licence.

Hernieuwing (van een goedkeuring of van een bevoegdverklaring): administratieve handeling die wordt verricht nadat een goedkeuring of bevoegdverklaring is verlopen, en waarmee de voorrechten van deze goedkeuring of bevoegdverklaring voor een nieuwe periode worden verlengd, mits aan de voorziene voorwaarden wordt voldaan.

Wedergeldigmaking (van een goedkeuring of van een bevoegdverklaring): administratieve handeling die wordt verricht binnen de geldigheidsperiode van een goedkeuring of van een bevoegdverklaring en waardoor de houder wordt toegestaan om de voorrechten van deze goedkeuring of bevoegdverklaring voor een nieuwe periode verder te blijven uitoefenen, mits aan de voorziene voorwaarden wordt voldaan.

Onderlinge samenwerking van de bemanning (MCC): het functioneren van het stuurpersoneel als een samenwerkend team, onder leiding van de gezagvoerder.

Bekwaamheidsproef: demonstratie van vaardigheid, met het oog op het wedergeldig maken of het hernieuwen van een bevoegdverklaring, en waarin begrepen is elk mondeling examen dat de examinator kan vereisen.

Omzetting (van een vergunning): uitreiking van een vergunning op grond van een vergunning die werd uitgereikt door een Staat die geen lid is van de JAA.

Geïntegreerde opleiding: alles omvattende opleiding waarbij theorie en praktijk voor het behalen van een vergunning/bevoegdverklaring in één pakket, op éénzelfde tijdstip en in éénzelfde FTO wordt gegeven.

Gemoduleerde opleiding: opleiding waarbij men de verschillende modules voor het behalen van een vergunning/bevoegdverklaring kan volgen op verschillende tijdstippen en in verschillende FTO's.

Vaardigheidstest: demonstratie van vaardigheid die uitgevoerd wordt met het oog op de uitreiking van een vergunning of van een bevoegdverklaring, en waarin begrepen is elk mondeling examen dat de examinator kan vereisen.

Andere opleidingshulpmiddelen: alle hulpmiddelen voor de opleiding, behalve vluchtafboorders, vliegtrainers of trainers voor vlieg- en navigatieprocedures die een mogelijkheid voor opleiding bieden waar een volledige cockpitomgeving niet noodzakelijk is.

Tijd met instrumenten op de grond: tijd gedurende dewelke een bestuurder instructie krijgt in nagebootst instrumentvliegen in een synthetische vliegtrainer (STD).

Tijd met instrumenten: vliegtijd met instrumenten of tijd met instrumenten op de grond.

Vliegtijd: globale tijd gerekend vanaf het ogenblik dat het vliegtuig zich begint te verplaatsen om op te stijgen tot wanneer het na afloop van de vlucht tot stilstand komt.

Vliegtijd met instrumenten: tijd gedurende dewelke het luchtvaartuig uitsluitend met behulp van instrumenten wordt bestuurd.

Vliegtijd als leerling-bestuurder in de functie van gezagvoerder (SPIC): vliegtijd gedurende dewelke de vlieg-instructeur de leerling uitsluitend zal gadeslaan terwijl die optreedt als gezagvoerder, en de vlucht van het luchtvaartuig niet zal beïnvloeden of beheersen.

Dubbelbesturingsvliegtijd: vliegtijd of tijd met instrumenten op de grond gedurende dewelke een persoon vlieg-instructie krijgt van een naar behoren gemachtigd instructeur.

Solo vliegtijd: de vliegtijd gedurende dewelke een leerling-bestuurder de enige persoon is aan boord van een luchtvaartuig.

Routesector: een vlucht met daarin begrepen de opstijging, het vertrek, een kruisvlucht van ten minste 15 minuten, de aankomst, de nadering en de landing.

Nacht: tijd begrepen tussen dertig minuten na zonsondergang en dertig minuten voor zonsopgang.

Directeur-generaal: de Directeur-generaal van het Directoraat-generaal Luchtvaart.

Renouvellement (d'une approbation ou d'une qualification): acte administratif effectué après qu'une approbation ou qualification soit arrivée en fin de validité et qui renouvelle les privilèges de cette approbation ou qualification pour une nouvelle période, sous réserve de remplir les conditions prévues.

Revalidation (d'une approbation ou d'une qualification): acte administratif effectué pendant la période de validité d'une approbation ou qualification et qui permet au titulaire de continuer à exercer les privilèges de cette approbation ou qualification pour une nouvelle période, sous réserve de remplir les conditions prévues.

Travail en équipage (MCC): travail de l'équipage de conduite, en tant qu'équipe dont les membres coopèrent entre eux sous l'autorité du pilote-commandant de bord.

Contrôle de compétence: démonstration de l'aptitude, en vue de revalider ou de renouveler une qualification, et comportant tout examen oral susceptible d'être exigé par l'examineur.

Conversion (d'une licence): délivrance d'une licence sur la base d'une licence délivrée par un Etat non-membre des JAA.

Formation intégrée: formation complète dans le cadre de laquelle la théorie et la pratique en vue de l'obtention d'une licence/qualification sont dispensées en un seul paquet, à un seul moment et dans un seul FTO.

Formation modulée: formation dans le cadre de laquelle les modules différents en vue de l'obtention d'une licence/qualification peuvent être suivis à des moments différents et dans des FTO différents.

Epreuve d'aptitude: démonstration d'aptitude effectuée en vue de la délivrance d'une licence ou d'une qualification, et comprenant tout examen oral susceptible d'être exigé par l'examineur.

Autres dispositifs de formation: toutes aides à la formation, autres que les simulateurs de vol, les entraîneurs au vol ou les entraîneurs aux procédures de vol et de navigation, et qui constituent un moyen de formation dans lequel un environnement de poste de pilotage complet n'est pas nécessaire.

Temps aux instruments au sol: temps pendant lequel un pilote reçoit une instruction au vol aux instruments simulé sur un entraîneur de vol synthétique (STD).

Temps aux instruments: temps de vol aux instruments ou temps aux instruments au sol.

Temps de vol: total du temps entre le moment où l'avion commence à se déplacer dans le but de décoller et le moment où il s'immobilise en fin de vol.

Temps de vol aux instruments: temps pendant lequel l'aéronef est piloté par seule référence aux instruments.

Temps de vol comme élève pilote commandant de bord (SPIC): temps de vol durant lequel l'instructeur de vol se contente d'observer l'élève-pilote, qui agit comme commandant de bord, sans influencer ni conduire le vol de l'aéronef.

Temps de vol d'instruction en double commande: temps de vol ou temps aux instruments au sol au cours duquel une personne reçoit une instruction au vol de la part d'un instructeur dûment autorisé.

Temps de vol solo: temps de vol pendant lequel un élève-pilote est le seul occupant de l'aéronef.

Etape: vol comprenant le décollage, le départ, un vol de croisière d'au moins 15 minutes, l'arrivée, l'approche et l'atterrissage.

Nuit: temps compris entre trente minutes après le coucher et trente minutes avant le lever du soleil.

Directeur général: le directeur général de la Direction générale du Transport aérien.

§ 2. De afkortingen die in dit besluit worden gebruikt krijgen de volgende betekenissen :

§ 2. Les abréviations utilisées dans le présent arrêté reçoivent les significations suivantes :

A	Aeroplane	Avion	Vliegtuig
ATPL	Transport Pilot Licence	Licence de pilote de ligne	Vergunning lijnbestuurder Airlin
BITD	Basic Instrument Training Device	Dispositif d'entraînement de base vol aux instruments	Toestel voor basis instrumentvliegopleiding
CPL	Commercial pilot Licence	Licence de pilote professionnel	Vergunning beroepsbestuurder
CRE	Class Rating Examiner	Examineur de qualification de classe	Examinator voor een klassebevoegdverklaring
CRI	Class Rating Instructor	Instructeur de qualification de classe	Instructeur voor een klassebevoegdverklaring
FCL	Flight Crew Licensing	Licences personnel navigant	Vergunningen van stuurpersoneel
FE	Flight Examiner	Examineur de vol	Vliegexaminator
FI	Flight Instructor	Instructeur de vol	Vlieg instructeur
FIE	Flight Instructor Examiner	Examineur d'instructeur de vol	Examinator voor vlieg instructeur
FNPT	Flight and Navigation Procedures Trainer	Entraîneur de vol et de procédures de navigation	Trainers voor vlieg- en navigatieprocedures
FS	Flight Simulator	Simulateur de vol	Vluchtnabootser
FTD	Flight Training Device	Entraîneur de vol	Vliegtrainer
FTO	Flight Training Organisation	Organisme de formation au vol	Organisatie voor vliegopleiding
H	Helicopter	Hélicoptère	Helikopter
HPA	High Performance Single Pilot Aeroplane	Avion monopilote à hautes performances	Eénpilootvliegtuig met groot prestatievermogen
IFR	Instrument Flight Rules	Règles de vol aux instruments	Instrumentvliegvoorschriften
IR	Instrument Rating	Qualification de vol aux instruments	Bevoegdverklaring instrumentvliegen
IRE	Instrument Rating Examiner	Examineur de vol aux instruments	Examinator voor instrumentvliegen
IRI	Instrument Rating Instructor	Instructeur de vol aux instruments	Instructeur instrumentvliegen
JAA	Joint Aviation Authorities	Autorités aéronautiques communes	Gemeenschappelijke luchtvaartautoriteiten
JAR	Joint Aviation Requirements	Règles aéronautiques communes	Gemeenschappelijke luchtvaartregelen
L	Landplane	Avion terrestre	Landvliegtuig
LOFT	Line-oriented flight training	Entraînement orienté vers les opérations en ligne	Training georiënteerd naar lijnvluchten
MCC	Multi Crew Co-operation	Travail en équipage	Onderlinge samenwerking van de bemanning
MCC(I)	Multi Crew Co-operation Instructor	Instructeur travail en équipage	Instructeur onderlinge samenwerking van de bemanning
ME	Multi-engine	Multimoteur	Meermotorig
MEP	Multi-engine Piston	Multimoteur à piston	Meermotorige met zuigermotor
MET	Multi-engine Turbo-prop	Multimoteur à turbo-propulseur	Meermotorige met turboprop
MPA	Multi-pilot Aeroplane	Avion multipilote	Meerpilootvliegtuig
OPC	Operational Prof Check	Contrôle de compétence opérationnelle	Operationele bekwaamheidsproef
OTD	Other Training Devices	Autres appareils d'entraînement	Andere trainingsmiddelen
PIC	Pilot-In-Command	Pilote commandant de bord	Gezagvoerder
PICUS	Pilot-In-Command Under Supervision	Pilote commandant de bord sous surveillance	Gezagvoerder onder toezicht
PPL	Private Pilot Licence	Licence de pilote privé	Vergunning privaat bestuurder
S	Seaplane	Hydravion	Watervliegtuig
SE	Single-engine	Monomoteur	Eénmotorig
SEP	Single engine piston	Monomoteur à piston	Eénmotorige met zuigermotor
SET	Single-engine Turbo-prop	Monomoteur à turbopropulseur	Eénmotorige met turboprop
SFE	Synthetic Flight Examiner	Examineur de vol synthétique	Examinator voor synthetisch vliegen

A	Aeroplane	Avion	Vliegtuig
SFI	Synthetic Flight Instructor	Instructeur de vol synthétique	Instructeur voor synthetisch vliegen
SP	Single Pilot	Monopilote	Eénpiloot
SPA	Single-pilot Aeroplane	Avion monopilote	Eénpilootvliegtuig
SPIC	Student Pilot-In-Command	Elève-pilote commandant de bord	Leerling-gezagvoerder
STD	Synthetic Training Devices	Entraîneur de vol synthétique	Synthetische vliegtrainer
STI	Synthetic Training Instructor	Instructeur entraîneur synthétique	Instructeur synthetische trainer
TMG	Touring Motor Glider	Planeur avec dispositif d'envol incorporé	Gemotoriseerd zweefvliegtuig
TRE	Type rating Examiner	Examineur de qualification de type	Examinator voor een typebevoegdverklaring
TRI	Type rating instructor	Instructeur de qualification de type	Instructeur voor een typebevoegdverklaring
TRTO	Type Rating Training Organisation	Organisme de formation aux qualifications de type	Organisatie voor opleiding voor typebevoegdverklaringen
VFR	Visual Flight Rules	Règles de vol à vue	Zichtvliegvoorschriften

HOOFDSTUK 2. — *Algemeen**Afdeling 1. — Doel en toepassingsgebied*

Art. 2. § 1. Dit besluit beoogt de reglementering voor het verkrijgen, de wedergeldigmaking en de hernieuwing van de burgerlijke vergunningen van bestuurder van vliegtuigen, alsook van de bevoegdverklaringen die eraan verbonden zijn.

§ 2. Voor de toepassing van dit besluit betekent de uitdrukking « uitgereikt door een JAA-Lidstaat », uitgereikt door een Lidstaat van de JAA en overeenkomstig de geharmoniseerde JAR-FCL-voorschriften.

Met de uitdrukking « JAA-Lidstaat » wordt, met betrekking tot het aanvaarden van vergunningen, bevoegdverklaringen, toelatingen, goedkeuringen of certificaten, een volwaardige JAA-Lidstaat bedoeld.

Art. 3. § 1. Alle synthetische vliegtrainers die in dit besluit worden vermeld en die, met het oog op de opleiding, een luchtvaartuig vervangen, worden gecertificeerd door de Directeur-generaal.

§ 2. Wanneer verwezen wordt naar vliegtuigen of helikopters zijn daarin, tenzij anders bepaald, de ultralichte motorluchtvaartuigen niet begrepen.

Afdeling 2. — Basisvoorwaarden

Art. 4. § 1. De houder van een vergunning of van een bevoegdverklaring kan geen andere voorrechten uitoefenen dan diegene die verbonden zijn aan deze vergunning of bevoegdverklaring.

§ 2. Indien vaststaat dat een kandidaat voor of een houder van een vergunning die werd uitgereikt door een andere JAA-Lidstaat, de JAR-FCL voorschriften of de Belgische reglementering terzake niet of niet langer naleeft, stelt de Directeur-generaal de Staat die de vergunning heeft uitgereikt en de Afdeling Vergunningen van de JAA hiervan op de hoogte. De Directeur-generaal kan, bij wijze van veiligheidsmaatregel, geldig tot de definitieve beslissing door de Staat van uitreiking, om voormelde reden verbieden dat een kandidaat of een houder van een vergunning, die hij naar behoren heeft signaleerd aan de Staat die de vergunning heeft uitgereikt en aan de JAA, nog enig in België ingeschreven of zich in het Belgische luchtruim bevindend luchtvaartuig zou besturen.

*Afdeling 3. — Buitenlandse titels**Onderafdeling 1. — Door de JAA-Lidstaten uitgereikte titels*

Art. 5. Een vergunning, bevoegdverklaring, toelating, goedkeuring of certificaat uitgereikt door een JAA-Lidstaat wordt zonder formaliteiten aanvaard.

Onderafdeling 2. — Geldigmaking van vergunningen uitgereikt door Staten die geen lid zijn van de JAA

Art. 6. Een vergunning die uitgereikt werd door een Staat die geen Lid is van de JAA kan geldig gemaakt worden mits aan alle voorwaarden wordt voldaan die door de Directeur-generaal met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL werden bepaald. Het gebruik van deze geldig gemaakte vergunning wordt beperkt tot de luchtvaartuigen die in België zijn ingeschreven.

CHAPITRE 2. — *Généralités**Section 1^{re}. — Objet et champ d'application*

Art. 2. § 1^{er}. Le présent arrêté a pour objet de réglementer l'obtention, la revalidation et le renouvellement des licences civiles de pilote d'avions ainsi que les qualifications y associées.

§ 2. Pour l'application du présent arrêté, l'expression « délivré par un Etat membre des JAA » signifie délivré par un Etat membre des JAA et conformément aux règles harmonisées JAR-FCL.

Par l'expression « Etat membre des JAA », on entend un Etat membre à part entière des JAA en ce qui concerne l'acceptation des licences, des qualifications, des autorisations, des approbations ou des certificats.

Art. 3. § 1^{er}. Tous les entraîneurs de vol synthétique mentionnés dans le présent arrêté se substituant à un aéronef en vue de la formation sont certifiés par le directeur général.

§ 2. Lorsqu'il est fait référence aux avions ou aux hélicoptères, cela n'inclut pas les aéronefs ultra-légers motorisés, sauf disposition contraire.

Section 2. — Conditions de base

Art. 4. § 1^{er}. Le titulaire d'une licence ou d'une qualification ne peut exercer d'autres privilèges que ceux afférents à cette licence ou qualification.

§ 2. S'il est établi qu'un candidat ou titulaire d'une licence délivrée par un autre Etat membre des JAA n'a pas satisfait ou ne satisfait plus aux règles du JAR-FCL ou à la réglementation belge, le directeur général en informe l'Etat de délivrance de la licence ainsi que la Division des Licences des JAA. Le directeur général peut interdire, par mesure de sécurité, valable jusqu'à la décision finale de l'Etat de délivrance, qu'un candidat ou titulaire d'une licence qu'il a dûment désigné à l'Etat de délivrance de la licence et aux JAA pour la raison précitée, ne pilote un aéronef inscrit à la matricule aéronautique belge ou ne pilote un quelconque aéronef dans l'espace aérien national.

*Section 3. — Titres étrangers**Sous-section 1^{re}. — Titres délivrés par les Etats membres des JAA*

Art. 5. Une licence, une qualification, une autorisation, une approbation ou un certificat délivré par un Etat membre des JAA sont acceptés sans formalité.

Sous-section 2. — Validation des licences délivrées par les Etats non-membres des JAA

Art. 6. Une licence délivrée par un Etat non-membre des JAA peut être validée moyennant la réunion des conditions déterminées par le directeur général par référence aux dispositions du JAR-FCL. La licence validée est limitée à l'utilisation des aéronefs immatriculés en Belgique.

Art. 7. § 1. De vergunning van lijnbestuurder, van beroepsbestuurder of van privaat bestuurder met de bevoegdverklaring instrumentvliegen, uitgereikt door een Staat die geen lid is van de JAA, kan geldig worden gemaakt voor een periode van maximum één jaar, ingaande op de datum van de eerste geldigmaking, op voorwaarde dat de vergunning geldig blijft en dat haar houder de voorwaarden van geldigmaking vervult, zoals bepaald door de Directeur-generaal, met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL.

§ 2. De persoon die in een JAA-Lidstaat de in § 1 bedoelde geldigmaking heeft verkregen, kan nadien nog een geldigmaking verkrijgen voor het gebruik van in België ingeschreven vliegtuigen, mits voorafgaandelijk akkoord van de JAA-Lidstaten.

§ 3. De houder van een geldig gemaakte vergunning valt onder de toepassing van dit besluit.

§ 4. De vereisten vermeld in de bovenstaande paragrafen zijn niet van toepassing voor geldigmakingen die in blok afgeleverd worden om piloten van buitenlandse maatschappijen toe te laten in België ingeschreven vliegtuigen te exploiteren.

§ 5. In speciale omstandigheden die de Directeur-generaal met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL bepaalt, kan van de duur van de geldigmaking waarnaar verwezen wordt in § 1 afgeweken worden.

Onderafdeling 3. — Omzetting van een vergunning uitgereikt door een Staat die geen lid is van de JAA

Art. 8. § 1. Een vergunning van lijnbestuurder, beroepsbestuurder of een bevoegdverklaring instrumentvliegen uitgereikt door een Staat die geen lid is van de JAA kan omgezet worden in een gelijkwaardige Belgische vergunning die aan de JAR-FCL-regels beantwoordt, indien er tussen deze Staat en België een akkoord over dit onderwerp bestaat.

§ 2. De aanvrager van een vergunning vermeld in § 1, en desgevallend van een IR bevoegdverklaring, moet tenminste een gelijkwaardige vergunning of bevoegdverklaring bezitten uitgereikt volgens de normen van de Bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago, en aan alle eisen tot het verkrijgen ervan vermeld in dit besluit voldoen, met uitzondering van de duur van de theoretische opleiding en het aantal uren vliegopleiding. Het toegestane krediet op de duur van de opleiding wordt overeengekomen tussen het organisme dat instaat voor zijn opleiding en de Directeur-generaal.

§ 3. De houder van een ATPL(A) uitgereikt in overeenstemming met Bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago door een Staat die geen lid is van de JAA en die 1500 vlieguren heeft als gezagvoerder of medebestuurder op meerpilootvliegtuigen kan van de voorafgaandelijke vereiste opleiding vrijgesteld worden om de theoretische en praktische ATPL(A) examens te kunnen afleggen indien zijn vergunning een geldige bevoegdverklaring bevat voor het type meerpilootvliegtuig dat bij de ATPL(A) vaardigheidstest zal gebruikt worden.

§ 4. Een vergunning van privaat-, beroeps- of lijnvliegtuigbestuurder uitgereikt door een Staat die geen lid is van de JAA kan omgezet worden in een Belgische vergunning van privaat bestuurder met de klassebevoegdverklaring SEP mits aan alle voorwaarden wordt voldaan die door de Directeur-generaal met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL werden bepaald.

§ 5. Op een krachtens dit artikel omgezette vergunning wordt de niet-JAA-Lidstaat, die de vergunning oorspronkelijk heeft uitgereikt, vermeld.

Art. 9. Een vergunning uitgereikt door een Staat die geen lid is van de JAA en daarna omgezet door een andere JAA-Lidstaat, kan voor het gebruik van in België ingeschreven luchtvaartuigen aanvaard worden op voorwaarde dat er een zoals in vorig artikel omschreven akkoord bestaat tussen België en de Staat die de oorspronkelijke vergunning heeft uitgereikt.

Afdeling 4. — Geldigheid van de vergunningen en bevoegdverklaringen

Art. 10. De houder van een vergunning mag de voorrechten verbonden aan zijn vergunning of bevoegdverklaring slechts uitoefenen indien hij zijn bekwaamheid blijft behouden door aan de eisen van dit besluit te voldoen.

De geldigheid van een vergunning wordt bepaald door de geldigheid van de bevoegdverklaringen die zij bevat en van het medisch attest.

Bij het uitreiken, wedergeldigmaken of hernieuwen van een bevoegdverklaring mag deze bevoegdverklaring verlengd worden tot het einde van de maand waarin de vervaldatum valt.

Art. 7. § 1^{er}. La licence de pilote de ligne, de pilote professionnel ou de pilote privé avec la qualification de vol aux instruments délivrée par un Etat non-membre des JAA, peut être validée pour une durée maximale d'un an à partir de la date de la première validation à condition que la licence demeure en état de validité et que son titulaire remplisse les conditions de validation déterminées par le directeur général, par référence aux dispositions du JAR-FCL.

§ 2. La personne ayant obtenu dans un Etat membre des JAA la validation visée au § 1^{er}, peut obtenir une validation ultérieure en vue de son utilisation sur des avions immatriculés en Belgique, moyennant l'accord préalable des Etats membres des JAA.

§ 3. Le titulaire d'une licence validée est soumis aux conditions du présent arrêté.

§ 4. Les exigences mentionnées dans les paragraphes ci-dessus ne sont pas d'application pour les validations délivrées en bloc en vue de permettre à des pilotes de compagnies étrangères d'exploiter des avions immatriculés en Belgique.

§ 5. Dans des circonstances spéciales déterminées par le directeur général par référence aux dispositions du JAR-FCL, il peut être dérogé à la durée de la validation mentionnée dans le § 1^{er}.

Sous-section 3. — Conversion d'une licence délivrée par un Etat non-membre des JAA

Art. 8. § 1^{er}. Une licence de pilote de ligne, de pilote professionnel ou une qualification de vol aux instruments délivrée par un Etat non-membre des JAA peut être convertie en une licence belge équivalente, répondant aux normes JAR-FCL, s'il existe un accord à ce sujet entre cet Etat et la Belgique.

§ 2. Le demandeur d'une licence visée au § 1^{er} et, le cas échéant, d'une qualification IR, doit être titulaire d'une licence ou d'une qualification au moins équivalente, délivrée selon les normes de l'Annexe 1^{re} à la Convention de Chicago, et pour l'obtention de celle-ci, satisfaire à toutes les exigences mentionnées dans le présent arrêté, à l'exception de la durée de la formation théorique et du nombre d'heures de formation en vol. Le crédit octroyé sur la durée de la formation est fixé de commun accord entre l'organisme responsable de la formation et le directeur général.

§ 3. Le titulaire d'une ATPL(A) délivrée par un Etat non-membre des JAA conformément à l'Annexe 1^{re} à la Convention de Chicago et qui compte 1500 heures de vol en tant que commandant de bord ou copilote sur avions multipilotes peut être dispensé de la formation préalable requise pour pouvoir présenter les examens théoriques et pratiques ATPL(A), pour autant que sa licence comporte une qualification en cours de validité pour le type d'avion multipilote qui sera utilisé lors de l'épreuve d'aptitude ATPL(A).

§ 4. Une licence de pilote privé, professionnel ou de ligne d'avions, délivrée par un Etat non-membre des JAA peut être convertie en une licence belge de pilote privé avec la qualification de classe SEP si toutes les conditions déterminées par le directeur général par référence aux dispositions du JAR-FCL sont remplies.

§ 5. L'Etat non-membre des JAA qui a initialement émis la licence convertie sur base du présent article est mentionné sur la licence.

Art. 9. Une licence délivrée par un Etat non-membre des JAA et convertie par un autre Etat membre des JAA, peut être acceptée pour l'utilisation d'aéronefs immatriculés en Belgique à condition qu'il existe un accord tel que défini à l'article précédent entre la Belgique et l'Etat de délivrance de la licence originale.

Section 4. — Validité des licences et qualifications

Art. 10. Le titulaire d'une licence ne peut exercer les privilèges afférents à sa licence ou qualification que s'il maintient ses compétences en remplissant les conditions du présent arrêté.

La validité d'une licence est déterminée par la validité des qualifications qu'elle contient ainsi que du certificat médical.

Lors de la délivrance, de la revalidation ou du renouvellement d'une qualification, la validité de cette qualification peut être prolongée jusqu'à la fin du mois au cours duquel l'échéance vient à terme.

Art. 11. De vergunning wordt uitgereikt voor een periode van maximum vijf jaar. Gedurende deze periode van vijf jaar, en op aanvraag van de houder van de vergunning, wordt, mits voorlegging van de nodige documenten, een nieuwe vergunning uitgereikt in de volgende gevallen :

- 1° na de eerste uitreiking of hernieuwing van een bevoegdverklaring;
- 2° wanneer de rubriek XII van de vergunning geheel ingevuld is en er geen ruimte overblijft;
- 3° omwille van een administratieve reden;
- 4° naar goedgevoelen van de Directeur-generaal bij de wedergeldigmaking of het hernieuwen van een bevoegdverklaring.

De geldige bevoegdverklaringen worden op het nieuwe document van de vergunning overgedragen.

Afdeling 5. — Recente ervaring

Art. 12. § 1. Een bestuurder mag de functies van gezagvoerder of medebestuurder van een vliegtuig dat passagiers vervoert uitoefenen op voorwaarde dat hij gedurende de 90 voorafgaande dagen ten minste 3 opstijgingen en 3 landingen als bestuurder van een vliegtuig van hetzelfde type/klasse of op een vluchtnabootser van hetzelfde type/klasse heeft uitgevoerd.

§ 2. De houder van een vergunning die geen geldige IR(A) bevat mag de functies van gezagvoerder van een vliegtuig dat bij nacht passagiers vervoert uitoefenen, op voorwaarde dat hij ten minste één van de opstijgingen en één van de landingen vermeld in § 1, bij nacht heeft uitgevoerd.

Afdeling 6. — Controles

Art. 13. § 1. Rekening houdend met het aantal piloten en hun geografische spreiding, machtigt de Directeur-generaal een aantal integere en voldoende gekwalificeerde personen als examinator om namens hem de vaardigheidstesten en bekwaamheidsproeven af te nemen. Hij stelt elke examinator persoonlijk schriftelijk in kennis van zijn verantwoordelijkheden en voorrechten.

§ 2. De minimumeisen inzake bekwaamheid van de examinatoren zijn bepaald in dit besluit onder het hoofdstuk betreffende de examinatoren.

§ 3. De Directeur-generaal stelt ieder erkend organisme voor opleiding of geregistreerde instelling in kennis van de examinatoren die hij heeft aangewezen voor de bij hun uit te voeren vaardigheidstesten voor de uitreiking van een PPL(A), een CPL(A) of een IR(A).

§ 4. Een examinator mag geen vaardigheidstesten afnemen van kandidaten aan wie hij zelf een vliegopleiding voor diezelfde vergunning of bevoegdverklaring heeft gegeven, noch aan zijn partner of aan bloed- of aanverwanten tot de 4e graad, behalve mits voorafgaandelijk schriftelijk akkoord van de Directeur-generaal.

§ 5. De Directeur-generaal stelt iedere kandidaat in kennis van de examinator(en) die hij heeft aangewezen voor de uitvoering van de vaardigheidstest voor de uitreiking van de ATPL(A) en van een bevoegdverklaring als instructeur.

Art. 14. Alvorens een vaardigheidstest voor het verkrijgen van een vergunning of van een bevoegdverklaring af te leggen, dient de kandidaat geslaagd te zijn voor het daarmee samenhangende examen over de theoretische kennis, behalve in geval van vrijstelling, door de Directeur-generaal toegekend met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL ten voordele van de kandidaten die een geïntegreerde opleiding volgen. De voorbereidende opleidingscursussen tot het betreffende examen over de theoretische kennis zijn altijd voltooid alvorens de kandidaat de ermee samenhangende vaardigheidstesten kan afleggen.

Behalve voor het verkrijgen van de vergunning van lijnbestuurder, wordt de kandidaat voor een vaardigheidstest voorgedragen door het organisme of de persoon die voor zijn opleiding verantwoordelijk is.

Afdeling 7. — Lichamelijke en geestelijke geschiktheid

Art. 15. § 1. Om een vergunning aan te vragen moet de kandidaat in het bezit zijn van een geldig medisch attest waarvan de klasse overeenstemt met deze vereist voor het verkrijgen van de vergunning in kwestie en dat uitgereikt is overeenkomstig de geneeskundige JAR-FCL voorschriften.

§ 2. Bij de uitoefening van de voorrechten van een vergunning, uitgezonderd vluchten in dubbel commando uitgevoerd op basis van een oefenvergunning, moet de houder van een vergunning drager zijn van een geldig medisch attest, dat beantwoordt aan de vereisten van § 1. Hij moet dit document op elk moment kunnen voorleggen op vraag van de autoriteiten.

Art. 11. La licence est délivrée pour une période maximale de cinq ans. Au cours de cette période de cinq ans, et à la demande du titulaire de la licence sur production des documents nécessaires, une nouvelle licence est délivrée dans les cas suivants :

- 1° après la première délivrance ou le renouvellement d'une qualification;
- 2° lorsque la rubrique XII de la licence est remplie et qu'il ne reste plus de place disponible;
- 3° pour toute raison administrative;
- 4° sur appréciation du directeur général lors de la revalidation ou le renouvellement d'une qualification.

Les qualifications en état de validité sont reportées sur le nouveau document de licence.

Section 5. — Expérience récente

Art. 12. § 1^{er}. Un pilote peut exercer les fonctions de pilote commandant de bord ou de copilote d'un avion transportant des passagers à condition d'avoir effectué au cours des 90 jours précédents au moins 3 décollages et 3 atterrissages comme pilote manipulant les commandes d'un avion du même type ou de même classe, ou d'un simulateur de vol du même type ou de la même classe.

§ 2. Le titulaire d'une licence ne comprenant pas d'IR(A) valable peut exercer les fonctions de pilote commandant de bord d'un avion transportant des passagers la nuit à condition d'avoir effectué au moins un des décollages et un des atterrissages visés au § 1^{er}, pendant la nuit.

Section 6. — Contrôles

Art. 13. § 1^{er}. En tenant compte du nombre et de la répartition géographique de la population de pilotes, le directeur général autorise en tant qu'examineurs des personnes intègres et dûment qualifiées qui font passer en son nom les épreuves d'aptitude et les contrôles de compétence. Il notifie personnellement par écrit à chaque examinateur ses responsabilités et privilèges.

§ 2. Les conditions minimales relatives à la compétence des examinateurs sont déterminées dans le présent arrêté au chapitre traitant des examinateurs.

§ 3. Le directeur général notifie à chaque organisme de formation approuvé ou centre enregistré, les examinateurs désignés pour l'exécution en leur sein des épreuves d'aptitude pour la délivrance d'une PPL(A), d'une CPL(A) ou d'une IR(A).

§ 4. Un examinateur ne peut faire passer d'épreuves d'aptitude aux candidats auxquels il a dispensé lui-même une formation en vol pour cette licence ou cette qualification, ni à son conjoint, ni à l'un de ses parents ou alliés jusqu'au 4^{ème} degré, sauf accord préalable écrit du directeur général.

§ 5. Le directeur général informe chaque candidat du ou des examinateur(s) qu'il a désigné(s) pour l'exécution de l'épreuve d'aptitude pour la délivrance de l'ATPL(A) et d'une qualification d'instructeur.

Art. 14. Avant de passer une épreuve d'aptitude pour l'obtention d'une licence ou d'une qualification, le candidat doit avoir réussi l'examen de connaissances théoriques correspondant, sauf dispense qui peut être accordée par le directeur général au bénéfice des candidats suivant un programme de formation intégrée au pilotage, par référence aux dispositions du JAR-FCL. Les cours de formation préparatoires à l'examen de connaissances théoriques sont toujours achevés avant que le candidat présente les épreuves d'aptitude correspondantes.

Sauf pour l'obtention de la licence de pilote de ligne, le candidat à une épreuve d'aptitude est présenté pour l'épreuve par l'organisme ou la personne responsable de sa formation.

Section 7. — Aptitude physique et mentale

Art. 15. § 1^{er}. Pour demander une licence, le candidat doit détenir un certificat médical en cours de validité dont la classe correspond à celle exigée pour l'obtention de la licence en question et délivré en conformité aux normes médicales du JAR-FCL.

§ 2. Lors de l'exercice des privilèges d'une licence, à l'exception des vols en double commande effectués sur base d'une licence d'entraînement, le titulaire d'une licence doit être porteur d'un certificat médical en cours de validité et répondant aux conditions du § 1^{er}. Il doit présenter ce document à tout moment sur demande des autorités.

Art. 16. § 1. De houder van een medisch attest dient geestelijk en lichamelijk geschikt te zijn om de voorrechten van de betreffende vergunning op veilige wijze uit te oefenen.

De houder van een geldig medisch attest onthoudt er zich van de voorrechten van zijn vergunning of van zijn toelating uit te oefenen zodra hij kennis heeft van een lichamelijke of geestelijke, zelfs tijdelijke, tekortkoming die van aard is om de normale uitoefening van deze voorrechten of de veiligheid in de luchtvaart in het gedrang te brengen.

Hij handelt evenzo als hij zich onder invloed bevindt van alcoholische dranken of in geval van inname van om het even welke drug of om het even welk geneesmiddel, al dan niet voorgeschreven, met inbegrip van deze gebruikt ter behandeling van een ziekte of een stoornis, indien hij kennis heeft van een of andere nevenwerking die onverenigbaar is met de veilige uitoefening van de voorrechten hem verleend door zijn vergunning of zijn toelating. In geval van twijfel is hij ertoe gehouden raad te vragen aan een sectie luchtvaartgeneeskunde, een expertisecentrum voor luchtvaartgeneeskunde of een geneesheer-examinator bedoeld in het koninklijk besluit van 5 juni 2002 tot regeling van de organisatie van de controle van de voorwaarden inzake lichamelijke en geestelijke geschiktheid van de leden van het stuurpersoneel van burgerlijke luchtvaartuigen, hierna te noemen koninklijk besluit van 5 juni 2002.

§ 2. De houder van een geldig medisch attest is verplicht om, zonder verwijl, het advies van de sectie luchtvaartgeneeskunde, van een centrum voor luchtvaartgeneeskunde of van een geneesheer-examinator bedoeld in het koninklijk besluit van 5 juni 2002, in te winnen in de volgende gevallen :

- 1° verblijf van meer dan 12 uren in een hospitaal of in een ziekenhuis;
- 2° heelkundige ingreep of invasief geneeskundig onderzoek;
- 3° regelmatig gebruik van geneesmiddelen;
- 4° noodzaak om correctieglazen te dragen.

§ 3. De houder van een geldig medisch attest die weet dat :

1° hij een belangrijk lichamelijk letsel vertoont, dat hem ongeschikt maakt als lid van het stuurpersoneel, moet daarvan onmiddellijk schriftelijk de sectie luchtvaartgeneeskunde bedoeld in het koninklijk besluit van 5 juni 2002, verwittigen;

2° hij aangetast is door een ziekte die hem voor een periode van 21 dagen of meer ongeschikt maakt om zijn functies uit te oefenen, moet daarvan schriftelijk de sectie luchtvaartgeneeskunde bedoeld in het koninklijk besluit van 5 juni 2002, verwittigen zodra de periode van 21 dagen verstreken is;

3° zij zwanger is, moet daarvan onmiddellijk schriftelijk de sectie luchtvaartgeneeskunde bedoeld in het koninklijk besluit van 5 juni 2002, verwittigen.

Betrokkene voegt zijn medisch attest bij de brief waarin hij de sectie luchtvaartgeneeskunde informeert.

§ 4. Het medisch attest wordt opgeschort in de gevallen bedoeld in § 3 :

- 1° van zodra het letsel optreedt;
- 2° vanaf de 21e dag van ongeschiktheid; of
- 3° van zodra de zwangerschap wordt bevestigd.

§ 5. De opschorting van de gevallen vermeld in § 3, 1° en 2°, neemt een einde zodra de houder een geneeskundig onderzoek heeft ondergaan waarbij vastgesteld wordt dat hij opnieuw aan de medische voorwaarden voldoet.

In geval van zwangerschap, kan de sectie luchtvaartgeneeskunde een einde stellen aan de opschorting volgens de voorwaarden en voor de periode die zij bepaalt.

Aan het einde van de zwangerschap neemt de opschorting een einde nadat een geneeskundig onderzoek vaststelt dat de betrokkene opnieuw voldoet aan de medische vereisten.

§ 6. Elke ingreep die :

1° een algemene anesthesie of een rachianesthesie vereist, heeft een ongeschiktheid van minstens 48 uren tot gevolg;

2° een lokale anesthesie vereist, heeft een ongeschiktheid van minstens 12 uren tot gevolg.

In deze gevallen is het medisch attest opgeschort tijdens de periode van de ongeschiktheid.

Art. 16. § 1^{er}. Le détenteur d'un certificat médical doit être mentalement et physiquement apte à exercer en toute sécurité les privilèges de la licence correspondante.

Le détenteur d'un certificat médical valable s'abstient d'exercer les privilèges de sa licence ou de son autorisation dès qu'il a connaissance d'une déficience physique ou mentale, même temporaire, de nature à compromettre l'exercice normal de ces privilèges ou la sécurité de la navigation aérienne.

Il en fait de même s'il se trouve sous l'influence de boissons alcoolisées, ou en cas de prise de n'importe quelle drogue ou n'importe quels médicaments, prescrits ou non prescrits, y compris ceux employés dans le traitement d'une maladie ou d'un trouble, s'il a connaissance d'un quelconque effet secondaire incompatible avec l'exercice en toute sécurité des privilèges de sa licence ou de son autorisation. En cas de doute il est tenu de demander conseil à une section de médecine aéronautique, un centre d'expertise de médecine aéronautique ou un médecin examinateur visés dans l'arrêté royal du 5 juin 2002 organisant la vérification des conditions d'aptitude physique et mentale des membres d'équipage de conduite des aéronefs civils, ci-après dénommé arrêté royal du 5 juin 2002.

§ 2. Le détenteur d'un certificat médical valable est tenu, sans délai, d'obtenir l'avis de la section de médecine aéronautique, d'un centre de médecine aéronautique ou d'un médecin examinateur visés dans l'arrêté royal du 5 juin 2002, dans les cas suivants :

- 1° séjour de plus de 12 heures dans un hôpital ou dans une clinique;
- 2° opération chirurgicale ou procédure invasive;
- 3° utilisation régulière de médicaments;
- 4° nécessité du port de verres correcteurs.

§ 3. Le détenteur d'un certificat médical valable qui a connaissance :

1° d'être porteur d'une lésion corporelle importante entraînant une inaptitude aux fonctions de membre d'équipage de conduite, doit en informer immédiatement par écrit la section de médecine aéronautique visée dans l'arrêté royal du 5 juin 2002;

2° d'être porteur d'une maladie entraînant l'inaptitude à ses fonctions pendant une période de 21 jours ou plus, doit en informer par écrit la section de médecine aéronautique visée dans l'arrêté royal du 5 juin 2002, dès que le 22^e jour s'est écoulé;

3° de se trouver en état de grossesse, doit en informer immédiatement par écrit la section de médecine aéronautique visée dans l'arrêté royal du 5 juin 2002.

L'intéressé joint son certificat médical à la lettre informant la section de médecine aéronautique.

§ 4. Le certificat médical est suspendu dans les cas visés au § 3 :

- 1° dès l'apparition de ladite lésion;
- 2° dès le 21^e jour d'inaptitude, ou
- 3° dès la confirmation de la grossesse.

§ 5. La suspension des cas visés au § 3, 1° et 2°, prend fin dès que le détenteur a subi un examen médical constatant qu'il réunit à nouveau les conditions médicales requises.

Pendant la grossesse, la section de médecine aéronautique peut mettre fin à la suspension selon les conditions et pour la période qu'elle détermine.

À l'issue de la grossesse, la suspension prend fin après qu'un examen médical établit que l'intéressée réunit à nouveau les conditions médicales requises.

§ 6. Toute intervention nécessitant :

1° une anesthésie générale ou une rachianesthésie entraîne une inaptitude d'au moins 48 heures;

2° une anesthésie locale entraîne une inaptitude d'au moins 12 heures.

Dans ces cas, le certificat médical est suspendu pendant la durée de l'inaptitude.

Afdeling 8.— Bijzondere omstandigheden

Art. 17. In de gevallen waarin de toepassing van de JAR-FCL-regels abnormale gevolgen zou hebben, of in omstandigheden waarin nieuwe concepten omtrent opleiding of controle niet overeenkomstig deze regels kunnen worden ontwikkeld, kan een afwijking van de JAR-FCL-regels aan de aanvrager worden toegekend door de Directeur-generaal, voor zover een ten minste gelijkwaardige graad van veiligheid kan worden gewaarborgd.

Een dergelijke afwijking wordt beperkt in de tijd tot zes maanden. Voor een afwijking van een langere duur moet het akkoord van de JAA-Lidstaten verkregen worden.

Afdeling 9. — Krediet aan vliegreuen en theoretische kennis

Art. 18. § 1. Tenzij anders bepaald, wordt de vliegtijd die voor een vergunning of een bevoegdverklaring wordt aangerekend, uitgevoerd op een luchtvaartuig van dezelfde categorie als deze waarvoor de vergunning of de bevoegdverklaring wordt gevraagd.

§ 2. Voor het voltooien van de totale vliegtijd die vereist is voor het verkrijgen van een vergunning of van een bevoegdverklaring, wordt de totale vliegtijd die door een kandidaat voor deze vergunning of deze bevoegdverklaring in solo, in dubbelbesturing of als gezagvoerder wordt uitgevoerd, in rekening gebracht.

Voor het voltooien van de vliegtijd als gezagvoerder, vereist voor het verkrijgen van de CPL(A), van de ATPL(A) en van de bevoegdverklaring voor een meermotorig type of de meermotorige klasse, kan elke bestuurder die met succes een volledige geïntegreerde opleiding van lijnbestuurder heeft gevolgd, maximum 50 uren vliegtijd met instrumenten als leerling-gezagvoerder in rekening brengen.

Voor het voltooien van de vliegtijd als gezagvoerder, vereist voor het verkrijgen van de CPL(A) of van de bevoegdverklaring voor een meermotorig type of een meermotorige klasse kan elke bestuurder die met succes een volledige geïntegreerde opleiding CPL/IR heeft gevolgd, maximum 50 uren vliegtijd met instrumenten als leerling-gezagvoerder in rekening brengen.

§ 3. De houder van een vergunning van bestuurder mag, wanneer hij optreedt als medebestuurder, de volledige vliegtijd als medebestuurder aanrekenen voor het voltooien van de totale vliegtijd die vereist is voor een vergunning van hogere categorie.

§ 4. De houder van een IR(H) wordt vrijgesteld van de theoretische opleiding en van de theoretische examens die voor het verkrijgen van de IR(A) worden vereist.

§ 5. De houder van een vergunning van bestuurder van helikopters wordt vrijgesteld van de theoretische opleiding en van de theoretische examens, op voorwaarde de opleiding te hebben gevolgd en geslaagd te zijn voor de examens door de Directeur-generaal bepaald met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL.

Deze vrijstelling geldt ook voor de kandidaten die slaagden voor het theoretische examen voor het verkrijgen van de betreffende vergunning op helikopters, voor zover de geldigheid van dit examen, zoals vastgesteld door het koninklijk besluit van 21 juni 2004 tot regeling van de burgerlijke vergunningen van bestuurder van helikopters, niet verstreken is.

§ 6. De kandidaat die geslaagd is voor het theoretisch examen voor het verkrijgen van een ATPL(A) wordt vrijgesteld van de theoretische examens voor het verkrijgen van een PPL(A), CPL(A) of IR(A).

§ 7. De kandidaat die geslaagd is voor het theoretisch examen voor het verkrijgen van een CPL(A) wordt vrijgesteld van het theoretisch examen voor het verkrijgen van een PPL(A).

§ 8. De kandidaat die geslaagd is voor het theoretisch examen voor het verkrijgen van een CPL(A) wordt vrijgesteld van de theoretische examens over de materies « menselijke prestaties en beperkingen » en « meteorologie » voor het verkrijgen van een bevoegdverklaring IR(A).

§ 9. De kandidaat die geslaagd is voor het theoretische examen voor het verkrijgen van de IR(A)-bevoegdverklaring, wordt vrijgesteld van de theoretische examens over de materies « menselijke prestaties en beperkingen » en « meteorologie » voor het verkrijgen van een CPL(A).

§ 10. De houder van een vergunning van bestuurder mag, wanneer hij optreedt als medebestuurder die onder toezicht van de gezagvoerder de functies en de verantwoordelijkheden van een gezagvoerder uitoefent, deze vliegtijd volledig aanrekenen met het oog op de voltooiing van de vliegtijd vereist voor een vergunning van hogere categorie, mits de methode van toezicht is goedgekeurd door de Directeur-generaal.

Section 8. — Circonstances spéciales

Art. 17. Dans les cas où l'application des règles JAR-FCL aurait des conséquences anormales, ou dans les circonstances où de nouveaux concepts de formation ou de contrôle ne pourraient être développés conformément à ces règles, une dérogation aux règles JAR-FCL peut être accordée au demandeur par le directeur général pour autant qu'elle garantisse un niveau de sécurité au moins équivalent.

La durée d'une telle dérogation est limitée à six mois. Pour une dérogation d'une durée plus longue, l'accord des Etats membres des JAA doit être obtenu.

Section 9. — Crédits d'heures de vol et de connaissances théoriques

Art. 18. § 1^{er}. Sauf disposition contraire, le temps de vol décompté pour une licence ou une qualification est effectué dans la même catégorie d'aéronef que celle pour laquelle la licence ou la qualification est demandée.

§ 2. Pour l'accomplissement du temps de vol total exigé pour l'obtention d'une licence ou d'une qualification, la totalité du temps de vol effectué en solo, en double commande ou en tant que pilote-commandant de bord par un candidat à cette licence ou cette qualification est prise en compte.

Pour l'accomplissement du temps de vol en tant que pilote-commandant de bord exigé pour l'obtention de la CPL(A), de l'ATPL(A) et de la qualification de type multimoteur ou de classe multimoteur, tout pilote issu d'un cours intégré de formation de pilote de ligne, accompli de manière complète et satisfaisante, peut faire porter à son crédit 50 heures au maximum du temps de vol aux instruments en tant qu'élève-pilote commandant de bord.

Pour l'accomplissement du temps de vol en tant que pilote-commandant de bord exigé pour l'obtention de la CPL(A), ou de la qualification de type multimoteur ou de classe multimoteur, tout pilote issu d'un cours intégré de formation de pilote de ligne, accompli de manière complète et satisfaisante, peut faire porter à son crédit 50 heures au maximum du temps de vol aux instruments en tant qu'élève-pilote commandant de bord.

§ 3. Le titulaire d'une licence de pilote, lorsqu'il exerce les fonctions de copilote, peut porter à son crédit la totalité du temps de vol qu'il a accompli en qualité de copilote, pour l'accomplissement du temps de vol total exigé pour une licence supérieure.

§ 4. Le titulaire d'une IR(H) est exempté de la formation théorique et des examens théoriques exigés pour l'obtention de l'IR(A).

§ 5. Le titulaire d'une licence de pilote d'hélicoptère est exempté de la formation théorique et des examens théoriques à condition d'avoir suivi la formation et réussi les examens déterminés par le directeur général, par référence aux dispositions du JAR-FCL.

Cette exemption est également valable pour les candidats qui ont réussi l'examen théorique pour l'obtention de la licence en question pour hélicoptères, pour autant que la durée de validité de cet examen, telle que fixée par l'arrêté royal du 21 juin 2004 réglementant les licences civiles de pilote d'hélicoptères ne soit pas expirée.

§ 6. Le candidat ayant réussi l'examen théorique pour l'obtention d'une ATPL(A) est exempté des examens théoriques pour l'obtention d'une PPL(A), d'une CPL(A) ou d'une IR(A).

§ 7. Le candidat ayant réussi l'examen théorique pour l'obtention d'une CPL(A) est exempté de l'examen théorique pour l'obtention d'une PPL(A).

§ 8. Le candidat ayant réussi l'examen théorique pour l'obtention d'une CPL(A) est exempté des examens théoriques sur les matières « prestations et limitations humaines » et « météorologie » pour l'obtention d'une qualification IR(A).

§ 9. Le candidat ayant réussi l'examen théorique pour l'obtention de la qualification IR(A), est exempté des examens théoriques sur les matières « prestations et limitations humaines » et « météorologie » pour l'obtention d'une CPL(A).

§ 10. Le titulaire d'une licence de pilote, lorsqu'il agit en tant que copilote exerçant les fonctions et responsabilités d'un pilote-commandant de bord sous la surveillance du pilote-commandant de bord, est habilité à faire porter intégralement ce temps de vol à son crédit en vue de l'accomplissement du temps de vol exigé pour une licence supérieure, sous réserve que la méthode de surveillance soit approuvée par le directeur général.

Afdeling 10. — Organismen voor opleiding en geregistreerde instellingen

Art. 19. De organismen voor vliegopleiding (FTO) die de vereiste opleiding willen bieden voor de vergunningen van bestuurder en de daaraan verbonden bevoegdverklaringen, alsook de organismen voor opleiding voor typebevoegdverklaringen (TRTO) die voor de houders van een vergunning de opleiding willen bieden voor de bevoegdverklaring voor een vliegtuigtype, worden goedgekeurd door de Directeur-generaal met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL voor zover de hoofdzetel van deze organismen gevestigd is in België.

De organismen (FTO of TRTO) waarvan de hoofdzetel in een andere JAA-Lidstaat gevestigd is, kunnen een goedkeuring verkrijgen in België mits de overheid van het betrokken land niet in de mogelijkheid is dergelijke goedkeuring af te leveren en deze overheid hierover met België voorafgaand een akkoord afsloot.

Indien de noodzaak zich voordoet kan een FTO of TRTO waarvan de hoofdzetel buiten een JAA-Lidstaat gevestigd is, goedgekeurd worden door de Directeur-generaal met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL.

De instellingen die uitsluitend voor de vergunning van privaat bestuurder een opleiding willen bieden worden geregistreerd bij de Directeur-generaal met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL.

De FTO mogen ook opleiding bieden voor de vergunning van privaat bestuurder. De TRTO mogen ook opleiding bieden aan de houders van een vergunning van privaat bestuurder die een bevoegdverklaring voor een vliegtuigtype willen verkrijgen.

Afdeling 11. — Opleidingscursussen

Art. 20. De door de FTO en de TRTO aangeboden cursussen worden goedgekeurd door de Directeur-generaal met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL.

Afdeling 12. — Houders van een vergunning die 60 jaar of ouder zijn

Art. 21. De houder van een vergunning van bestuurder die 60 jaar of ouder is, mag in een luchtvaartuig ingezet in het handelsluchtvervoer de functies van bestuurder niet meer uitoefenen, tenzij als lid van een meerkoppige bemanning en op voorwaarde dat hij dan het enige lid van het stuurpersoneel is dat de leeftijd van zestig jaar heeft bereikt.

De houder van een vergunning van bestuurder die 65 jaar of ouder is mag geen enkele functie van bestuurder uitoefenen op een luchtvaartuig dat ingezet is in het handelsluchtvervoer.

Afdeling 13. — De Staat van uitreiking van de vergunning

Art. 22. § 1. De kandidaat voor een vergunning bedoeld in dit besluit levert het bewijs voor de Directeur-generaal dat hij voldoet aan alle voorwaarden die voor de uitreiking van deze vergunning worden gesteld.

De hele opleiding, al de proeven en de medische geschiktheid tot het verkrijgen van deze vergunning dienen respectievelijk gevolgd, afgelegd en aangetoond te worden, uitsluitend overeenkomstig de Belgische nationale reglementering.

België wordt « de Staat van uitreiking van de vergunning » genoemd voor elke vergunning die België overeenkomstig deze paragraaf uitreikt.

§ 2. In bijzondere omstandigheden die door de Directeur-generaal en de bevoegde autoriteit van een andere JAA-Lidstaat aanvaard kunnen worden, mag een kandidaat die zijn opleiding in die andere JAA-Lidstaat startte, zijn opleiding eventueel in België verder zetten volgens deze reglementering.

Naast de aanvaarding van deze bijzondere omstandigheden en de bepaling welke staat de « Staat van uitreiking van de vergunning » zal worden, kan een dergelijke toelating enkel gelden voor :

- 1° de volledige theoretische opleiding en de erbijbehorende examens;
- 2° de medische keuring;
- 3° de volledige vliegopleiding en de vaardigheidstest.

§ 3. Elke bijkomende bevoegdverklaring die in een andere JAA-Lidstaat en overeenkomstig de JAR-FCL regels wordt verkregen, wordt ingeschreven op de vergunning door de Staat van uitreiking.

§ 4. De houder van een door België op grond van § 1 uitgereikte vergunning kan, bij wijze van administratieve vereenvoudiging, bijvoorbeeld voor de wedergeldigmaking, deze vergunning overdragen naar een andere JAA-Lidstaat, indien zijn arbeidsplaats of zijn gewone verblijfplaats in deze andere Staat gevestigd is. Deze laatste Staat wordt dan vervolgens de Staat van uitreiking en krijgt de verantwoordelijkheid voor de uitreiking van de vergunning bedoeld in § 1.

Section 10. — Organismes de formation et centres enregistrés

Art. 19. Les organismes de formation au vol (FTO) désirant dispenser la formation requise pour les licences professionnelles de pilote et les qualifications y associées, ainsi que les organismes de formation aux qualifications de type (TRTO) désirant dispenser la formation pour la qualification de type aux titulaires d'une licence, sont agréés par le directeur général par référence aux dispositions du JAR-FCL pour autant que le siège de ces organismes soit établi en Belgique.

Les organismes (FTO ou TRTO) dont le siège principal est établi dans un autre Etat membre des JAA peuvent obtenir un agrément en Belgique à condition que l'autorité du pays concerné soit dans l'impossibilité de délivrer un tel agrément et que cette même autorité ait à ce propos, préalablement conclu un accord avec la Belgique.

En cas de besoin, un FTO ou TRTO dont le siège principal est établi dans un Etat non-membre des JAA peut être agréé par le directeur général par référence aux dispositions du JAR-FCL.

Les centres désirant dispenser exclusivement une formation pour la licence de pilote privé sont enregistrés auprès du directeur général par référence aux dispositions du JAR-FCL.

Les FTO peuvent également dispenser de la formation pour la licence de pilote privé. Les TRTO peuvent également dispenser de la formation aux détenteurs d'une licence de pilote privé désirant obtenir une qualification de type.

Section 11. — Cours de formation

Art. 20. Les cours dispensés par les FTO et les TRTO sont approuvés par le directeur général par référence aux dispositions du JAR-FCL.

Section 12. — Titulaires de licences âgés de 60 ans ou plus

Art. 21. Le titulaire d'une licence de pilote âgé de 60 ans ou plus, ne peut pas exercer les fonctions de pilote à bord d'un aéronef effectuant des opérations de transport aérien commercial, sauf en qualité de membre d'un équipage multipilote, et sous réserve qu'il soit le seul pilote de l'équipage de conduite ayant atteint l'âge de 60 ans ou plus.

Le titulaire d'une licence de pilote âgé de 65 ans ou plus ne peut exercer aucune fonction de pilote d'un aéronef effectuant des opérations de transport aérien commercial.

Section 13. — Etat de délivrance de la licence

Art. 22. § 1^{er}. Le candidat à une des licences visées au présent arrêté fait la preuve devant le directeur général qu'il satisfait à toutes les conditions relatives à la délivrance de cette licence.

Toute la formation, toutes les épreuves et l'aptitude médicale pour l'obtention de cette licence doivent avoir respectivement été suivies, présentées et démontrées, selon la réglementation nationale belge exclusivement.

La Belgique est appelée « Etat de délivrance de la licence » pour toute licence qu'elle délivre conformément au présent paragraphe.

§ 2. Dans des conditions spéciales acceptables par le directeur général et par l'autorité compétente de l'autre Etat membre des JAA, un candidat ayant entamé sa formation dans cet autre Etat membre des JAA peut poursuivre sa formation en Belgique conformément au présent arrêté.

Outre l'acceptation de ces circonstances spéciales et la détermination de l'Etat qui sera l'Etat de délivrance de la licence, une telle autorisation ne peut concerner que :

- 1° toute la formation théorique et les examens y attenants;
- 2° l'examen médical;
- 3° tout l'entraînement en vol et l'épreuve contrôle d'aptitude.

§ 3. Toute qualification supplémentaire obtenue dans un autre Etat membre des JAA et conformément aux règles JAR-FCL, est inscrite sur la licence par l'Etat de délivrance.

§ 4. Le titulaire d'une licence délivrée par la Belgique conformément au § 1^{er} peut, par mesure de simplification administrative, par exemple pour la revalidation, transférer cette licence à un autre Etat membre des JAA, si son lieu de travail ou sa résidence habituelle est établi(e) dans cet autre Etat. Ce dernier Etat devient par la suite l'Etat de délivrance et prend la responsabilité de la délivrance de la licence visée au § 1^{er}.

§ 5. Niemand mag gelijktijdig houder zijn van meer dan één JAR-FCL-vergunning voor vliegtuigen en van meer dan één JAR-FCL medisch attest.

Afdeling 14. — Gewone verblijfplaats

Art. 23. De gewone verblijfplaats is de plaats waar een persoon gewoonlijk gedurende ten minste 185 dagen per kalenderjaar woont uit hoofde van persoonlijke banden en beroepsbezigheden of, in geval van een persoon zonder beroepsbezigheden, uit hoofde van persoonlijke banden die getuigen van een speciale binding van de betrokken persoon met de plaats waar hij of zij woont.

Afdeling 15. — Opmaak en specificaties van de vergunningen

Art. 24. De vergunning van lid van het stuurpersoneel is in overeenstemming met de specificaties bepaald door de Directeur-generaal met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL. Elke toevoeging of schrapping in het document vereist de uitdrukkelijke toelating van de Directeur-generaal.

Afdeling 16. — Overzicht van de uitgevoerde vliegtijd

Art. 25. Een gedetailleerd overzicht van alle in de hoedanigheid van bestuurder uitgevoerde vluchten wordt weergegeven op een betrouwbaar document, waarvan het model, opgemaakt volgens de specificaties van het vliegboek, goedgekeurd is door de Directeur-generaal met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL.

Het gedetailleerde overzicht van de in het kader van het handelsluchtvervoer uitgevoerde vluchten kan door de exploitant weergegeven en bijgehouden worden onder een geïnformatiseerde en door de Directeur-generaal goedgekeurde vorm. In dit geval bezorgt de exploitant, op vraag van het betrokken lid van het stuurpersoneel, een gedetailleerd overzicht van alle door die bestuurder uitgevoerde vluchten, daarin begrepen de verschillen- en familiarisatiecursussen.

Het overzicht bevat de inlichtingen die door de Directeur-generaal worden bepaald met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL.

Art. 26. § 1. Vliegtijd als gezagvoerder.

De houder van een vergunning kan de volledige tijd gedurende dewelke hij als gezagvoerder heeft gehandeld, als vliegtijd in de hoedanigheid van gezagvoerder inschrijven.

De houder van een vergunning van bestuurder of de kandidaat voor een dergelijke vergunning kan de volledige tijd gedurende dewelke hij solo en als leerling-gezagvoerder heeft gevlogen, inschrijven als vliegtijd in de hoedanigheid van gezagvoerder, onder voorbehoud dat de vliegtijd die uitgevoerd werd in de hoedanigheid van SPIC door de verantwoordelijke instructeur wordt medeondertekend.

De houder van een bevoegdverklaring instructeur kan de volledige vliegtijd gedurende dewelke hij handelt als instructeur aan boord van een vliegtuig inschrijven als vliegtijd in de hoedanigheid van gezagvoerder.

De houder van een machtiging als examiner kan de volledige vliegtijd gedurende dewelke hij als examiner aan boord van een vliegtuig handelt inschrijven als vliegtijd in de hoedanigheid van gezagvoerder.

Een medebestuurder die handelt als gezagvoerder onder toezicht van een gezagvoerder van een vliegtuig gecertificeerd om bestuurd te worden door een bemanning van tenminste twee bestuurders, kan deze vliegtijd volledig inschrijven als vliegtijd in de hoedanigheid van gezagvoerder, onder voorbehoud dat de vliegtijd als PICUS medeondertekend wordt door de gezagvoerder die voor het toezicht verantwoordelijk is.

§ 2. Vliegtijd als medebestuurder. De houder van een vergunning van bestuurder die de plaats inneemt van medebestuurder kan als vliegtijd in de hoedanigheid van medebestuurder de volledige vliegtijd inschrijven die werd uitgevoerd in de hoedanigheid van medebestuurder in een vliegtuig gecertificeerd om bestuurd te worden door een bemanning van tenminste twee bestuurders of onder operationele omstandigheden waarin reglementair ten minste twee bestuurders worden vereist.

§ 3. Vliegtijd als medebestuurder in kruisvlucht. Een medebestuurder in kruisvlucht kan de volledige vliegtijd uitgevoerd als medebestuurder inschrijven wanneer hij de plaats van een bestuurder inneemt.

§ 4. Instructievliegtijd. Een samenvatting van de volledige tijd die een kandidaat voor een vergunning of voor een bevoegdverklaring heeft uitgevoerd als instructievliegtijd, als instructievliegtijd met instrumenten of als tijd met instrumenten op de grond enz... mag ingeschreven worden mits bekrachtiging door de naar behoren bevoegde en/of gemachtigde instructeur die deze instructie gegeven heeft.

§ 5. Nul ne peut détenir simultanément plus d'une licence JAR-FCL pour avions et plus d'un certificat médical JAR-FCL.

Section 14. — Résidence habituelle

Art. 23. La résidence habituelle est le lieu où une personne vit de manière habituelle pendant au minimum 185 jours de chaque année civile du fait de liens personnels et professionnels ou, dans le cas d'une personne sans lien professionnel, du fait de liens personnels qui témoignent de relations privilégiées entre la personne considérée et le lieu où elle vit.

Section 15. — Format et caractéristiques des licences

Art. 24. La licence de membre d'équipage de conduite est conforme aux caractéristiques déterminées par le directeur général par référence aux dispositions du JAR-FCL. Tout ajout ou suppression dans le document doit être expressément autorisé par le directeur général.

Section 16. — Relevé du temps de vol effectué

Art. 25. Un relevé détaillé de tous les vols effectués en qualité de pilote est porté sur un document fiable, dont le modèle, établi selon les caractéristiques du carnet de vol, est agréé par le directeur général par référence aux dispositions du JAR-FCL.

Le relevé détaillé des vols effectués dans le cadre du transport aérien commercial, peut être reporté et maintenu à jour par l'exploitant sous une forme informatisée et agréée par le directeur général. Dans ce cas, l'exploitant fournit, à la demande du membre d'équipage de conduite concerné, un relevé détaillé de tous les vols effectués par ce pilote, y compris les cours de différences et de familiarisation effectués.

Le relevé contient les renseignements déterminés par le directeur général par référence aux dispositions du JAR-FCL.

Art. 26. § 1^{er}. Temps de vol en qualité de pilote commandant de bord.

Le titulaire d'une licence peut inscrire au titre du temps de vol en qualité de pilote commandant de bord tout le temps de vol au cours duquel il a agi en qualité de pilote commandant de bord.

Le titulaire d'une licence de pilote ou le candidat à une telle licence peut inscrire au titre du temps de vol en qualité de pilote commandant de bord, tout le temps de vol en solo ou en qualité d'élève pilote commandant de bord, sous réserve que ce temps de vol accompli en qualité de SPIC soit contresigné par l'instructeur responsable.

Le titulaire d'une qualification d'instructeur peut inscrire au titre du temps de vol en qualité de pilote commandant de bord, tout le temps de vol au cours duquel il agit en qualité d'instructeur à bord d'un avion.

Le titulaire d'une autorisation d'examineur peut inscrire au titre du temps de vol en qualité de pilote commandant de bord, tout le temps de vol au cours duquel il agit en qualité d'examineur à bord d'un avion.

Un copilote agissant en qualité de pilote commandant de bord sous la surveillance d'un pilote commandant de bord d'un avion dont l'équipage minimal certifié de conduite est d'au moins deux pilotes, peut inscrire ce temps de vol au titre du temps de vol en qualité de pilote commandant de bord sous réserve que ce temps effectué en qualité de PICUS soit contresigné par le pilote commandant de bord responsable de sa surveillance.

§ 2. Temps de vol en qualité de copilote. Le titulaire d'une licence de pilote occupant un siège de copilote peut inscrire comme temps de vol de copilote tout le temps de vol accompli en qualité de copilote à bord d'un avion certifié pour être exploité avec un équipage minimal de conduite de deux pilotes, ou accompli selon les conditions réglementaires opérationnelles exigeant au moins deux pilotes.

§ 3. Temps de vol en qualité de copilote de croisière. Un copilote de croisière peut inscrire tout le temps de vol accompli en qualité de copilote lorsqu'il occupe un siège de pilote.

§ 4. Temps de vol d'instruction. Un résumé de tout le temps accompli par le candidat à une licence ou à une qualification, au titre du temps de vol d'instruction, de vol d'instruction aux instruments, de temps au sol aux instruments etc... peut être inscrit à condition d'être certifié par l'instructeur, dûment qualifié et/ou autorisé, qui a dispensé cette instruction.

Art. 27. De houder van een vergunning of een leerling-bestuurder legt zonder verwijl het overzicht van zijn vliegreuen voor controle voor aan de vertegenwoordiger van de Directeur-generaal op eenvoudige vraag van deze laatste. Dit overzicht wordt hem in ieder geval voorgelegd voor de uitreiking, de wedergeldigmaking of de hernieuwing van een vergunning of van een bevoegdverklaring.

Een leerling-bestuurder moet in het bezit zijn van zijn overzicht van vliegreuen tijdens elke overland solovlucht, zodat hij het kan voorleggen ter staving van de vereiste toelatingen die hij van zijn instructeur moet gekregen hebben.

HOOFDSTUK 3. — *Oefenvergunning (vliegtuigen)*

Art. 28. § 1. De kandidaat voor een oefenvergunning (vliegtuigen) moet :

- 1° de leeftijd van 16 jaar bereikt hebben;
- 2° houder zijn van een geldig geneeskundig attest van klasse 1 of 2;
- 3° een getuigschrift van goed zedelijk gedrag voorleggen, uitgereikt sedert minder dan een maand en met vermelding « ten behoeve van een openbaar bestuur »;
- 4° indien hij minderjarig is, een geschreven toelating voorleggen van zijn wettelijke vertegenwoordiger, wiens handtekening dient gelegaliseerd te zijn.

§ 2. De oefenvergunning geeft aan de houder de toelating tot het uitvoeren, uitsluitend boven het Rijksgedebied, van instructievluchten in dubbelbesturing of van vluchten als enig inzittende met voorafgaande toestemming en onder toezicht van een instructeur.

§ 3. De oefenvergunning kan wedergeldig gemaakt of hernieuwd worden op voorwaarde dat de kandidaat een geldig geneeskundig attest van klasse 1 of 2 heeft, en dat hij geslaagd is voor het theoretisch examen voor het verkrijgen van de PPL, CPL of ATPL.

HOOFDSTUK 4. — *Vergunning van privaat bestuurder (vliegtuigen) – PPL(A)*

Afdeling 1. — Minimumleeftijd en lichamelijke en geestelijke geschiktheid

Art. 29. De kandidaat voor een PPL(A) moet :

- 1° de leeftijd van 17 jaar bereikt hebben;
- 2° houder zijn van een geldig geneeskundig attest van klasse 1 of 2.

Afdeling 2. — Voorrechten en voorwaarden

Art. 30. § 1. Onder voorbehoud van alle andere in dit besluit bepaalde voorwaarden, kan men met de PPL(A), doch zonder vergoed te worden, de functies uitoefenen van gezagvoerder of van mede-bestuurder van elk vliegtuig waarmee niet vergoede vluchten worden uitgevoerd en zonder enig voordeel van financiële aard of in natura.

§ 2. De kandidaat voor een PPL(A) die de voorwaarden vervult inzake :

- 1° minimumleeftijd;
- 2° lichamelijke en geestelijke geschiktheid;
- 3° vliegervaring;
- 4° opleiding;
- 5° theoretische examens;
- 6° vaardigheidstest,

wordt geacht te beantwoorden aan de voorwaarden vereist voor de uitreiking van een PPL(A), met de bevoegdverklaring voor de klasse of het type dat gebruikt werd voor de vaardigheidstest.

§ 3. Indien de voorrechten van de vergunning bij nacht worden uitgevoerd, dient de titularis de voorwaarden voor nachtvluchten van dit hoofdstuk te vervullen.

Afdeling 3. — Bijzondere bevoegdverklaringen

Art. 31. De Directeur-generaal kan aan de houder van een vergunning een bijzondere bevoegdverklaring voor onder andere slepen, kunstvliegen of droppen van valschermspringers uitreiken. Deze bevoegdverklaringen kunnen enkel gebruikt worden binnen het nationale luchtruim.

Art. 27. Le titulaire d'une licence ou un élève pilote présente sans retard aux fins de contrôle le relevé de ses heures de vol au représentant du directeur général sur simple demande de celui-ci. Ce relevé lui est en tout cas présenté avant la délivrance, la revalidation ou le renouvellement d'une licence ou d'une qualification.

Un élève pilote doit être en possession de son relevé d'heures de vol lors de chaque vol solo sur campagne, pour pouvoir le produire comme justificatif des autorisations exigées qu'il doit avoir reçues de son instructeur.

CHAPITRE 3. — *Licence d'entraînement (avions)*

Art. 28. § 1^{er}. Le candidat à une licence d'entraînement (avions) doit :

- 1° être âgé de 16 ans révolus;
- 2° détenir un certificat médical de classe 1 ou 2 en cours de validité;
- 3° produire un certificat de bonne conduite, vie et mœurs, délivré depuis moins d'un mois, et précisant qu'il est destiné à une administration publique;
- 4° s'il est mineur d'âge, produire une autorisation écrite de son représentant légal, dont la signature aura été légalisée.

§ 2. La licence d'entraînement autorise le titulaire à effectuer au-dessus du territoire national exclusivement, des vols d'instruction en double commande ou des vols seul à bord avec l'autorisation préalable et sous la surveillance d'un instructeur.

§ 3. La licence d'entraînement peut être revalidée ou renouvelée à condition que le candidat détienne un certificat médical de classe 1 ou 2 en cours de validité, et qu'il ait réussi l'examen théorique préalable à l'obtention de la PPL, CPL ou ATPL.

CHAPITRE 4. — *Licence de pilote privé (avions) – PPL(A)*

Section 1^{re}. — Age minimal et aptitude physique et mentale

Art. 29. Le candidat à une PPL(A) doit :

- 1° être âgé de 17 ans révolus;
- 2° détenir un certificat médical de classe 1 ou 2 en cours de validité.

Section 2. — Privilèges et conditions

Art. 30. § 1^{er}. Sous réserve de toutes autres conditions spécifiées dans le présent arrêté, la PPL(A) permet d'exercer, mais sans être rémunéré, les fonctions de pilote commandant de bord ou de copilote de tout avion effectuant des vols non rémunérés, et ne donnant lieu à aucun avantage soit financier, soit en nature.

§ 2. Le candidat à une PPL(A) qui a rempli les conditions relatives :

- 1° à l'âge minimal;
- 2° à l'aptitude physique et mentale;
- 3° à l'expérience de vol;
- 4° à la formation;
- 5° aux examens théoriques;
- 6° à l'épreuve d'aptitude,

est réputé remplir les conditions exigées pour la délivrance d'une PPL(A) assortie de la qualification de classe ou de type correspondant à l'avion utilisé lors de l'épreuve d'aptitude.

§ 3. Si les privilèges de la licence sont exercés de nuit, le titulaire doit avoir rempli les conditions du présent chapitre pour le vol de nuit.

Section 3. — Qualifications spéciales

Art. 31. Le directeur général peut délivrer au titulaire d'une licence une qualification spéciale telle que le remorquage, la voltige ou le largage de parachutistes. Les qualifications ne peuvent être utilisées que dans l'espace aérien national.

Afdeling 4. — Ervaring en aanrekenen van de vliegtijd

Art. 32. De kandidaat voor een PPL(A) dient ten minste 45 vlieguren te hebben uitgevoerd als bestuurder van vliegtuigen, waarvan maximum 5 uren in een BITD, een FNPT of in een vluchtnabootser mogen zijn uitgevoerd. De houders van vergunningen van bestuurder of van equivalente voorrechten op helikopters, ultralichte vliegtuigen met vaste vleugels en beweegbare aërodynamische bedieningsoppervlakken die volledig driedimensionaal functioneren, zweefvliegtuigen, zelfdragende zweefvliegtuigen of zichzelf lancerende zweefvliegtuigen, mogen 10 % van hun totale vliegtijd in de hoedanigheid van gezagvoerder van dergelijke luchtvaartuigen, met een maximum van 10 uren, voor het verkrijgen van de PPL(A) aanrekenen.

Afdeling 5. — Opleiding

Art. 33. § 1. De kandidaat voor een PPL(A) dient aan een FTO of een aanvaarde geregistreerde instelling de vereiste opleiding te hebben afgerond overeenkomstig het programma zoals door de Directeur-generaal bepaald met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL.

§ 2. De kandidaat voor een PPL(A) dient op een vliegtuig dat voorzien is van een door een JAA-Lidstaat uitgereikt of aanvaard bewijs van luchtwaardigheid, ten minste 25 uren dubbelbesturingsonderdicht en ten minste 10 uren solovliegtijd onder toezicht te hebben uitgevoerd, waaronder ten minste vijf uren overlandvluchten in solo, waarvan ten minste één overlandvlucht van minstens 270 kilometer (150 NM), tijdens dewelke op twee verschillende luchtvaartterreinen, die niet deze van vertrek zijn, een landing met volledige stop dient te worden uitgevoerd.

Wanneer bij de kandidaat vliegtijd is in rekening gebracht voor vlieguren die hij overeenkomstig het vorig artikel als gezagvoerder op andere luchtvaartuigen heeft uitgevoerd, mag de vereiste inzake dubbelbesturingsonderdicht op vliegtuigen niet tot minder dan 20 uren worden teruggebracht.

§ 3. Indien de aan de vergunning verbonden voorrechten 's nachts moeten uitgeoefend worden, dient de kandidaat een opleiding te volgen, die door de Directeur-generaal bepaald wordt met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL, van tenminste 5 bijkomende uren op een vliegtuig bij nacht, waaronder 3 uren dubbelbesturingsonderdicht met ten minste 1 uur navigatie overland en met vijf opstijgingen in solo en vijf landingen in solo met telkens een volledige stop. Dit voorrecht wordt op de vergunning vermeld.

Afdeling 6. — Theoretische examens

Art. 34. De kandidaat voor een PPL(A) dient aan de Directeur-generaal of aan zijn afgevaardigde blijk te hebben gegeven van een niveau van theoretische kennis dat past bij de voorrechten verleend aan de houder van een PPL(A). De vereisten en de procedures van dit examen over de theoretische kennis worden bepaald door de Directeur-generaal met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL.

Afdeling 7. — Vaardigheid

Art. 35. De kandidaat voor een PPL(A) dient blijk te geven van zijn vermogen om als gezagvoerder van een vliegtuig de gepaste procedures toe te passen en de handelingen uit te voeren die door de Directeur-generaal zijn bepaald met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL, voor éénmotorige of meermotorige vliegtuigen met een graad van bekwaamheid die past bij de voorrechten verleend aan een houder van een PPL(A). De vaardigheidstest dient binnen de zes maanden na de voltooiing van de vlieg instructie te worden afgenomen.

*HOOFDSTUK 5. — Vergunning van beroepsbestuurder (vliegtuigen) CPL(A)**Afdeling 1. — Minimumleeftijd en lichamelijke en geestelijke geschiktheid*

Art. 36. De kandidaat voor een CPL(A) moet :

- 1° de leeftijd van 18 jaar bereikt hebben;
- 2° houder zijn van een geldig geneeskundig attest van klasse 1.

Afdeling 2. — Voorrechten en voorwaarden

Art. 37. § 1. Onder voorbehoud van alle andere voorwaarden bepaald in dit besluit kan de houder van een CPL(A) :

- 1° de voorrechten uitoefenen van een houder van een PPL(A);
- 2° de functies uitoefenen van gezagvoerder of van medebestuurder van elk vliegtuig dat een vlucht uitvoert die geen deel uitmaakt van het handelsluchtvervoer;
- 3° de functies uitoefenen van gezagvoerder in het handelsluchtvervoer op éénpilootvliegtuigen;
- 4° de functies uitoefenen van medebestuurder in het handelsluchtvervoer.

Section 4. — Expérience et prise en compte du temps de vol

Art. 32. Le candidat à une PPL(A) doit avoir accompli au moins 45 heures de vol en tant que pilote d'avions, dont 5 heures au maximum peuvent avoir été accomplies sur un BITD, un FNPT ou sur un simulateur de vol. Les titulaires de licences de pilote ou détenant des privilèges équivalents pour les hélicoptères, les ultra-légers à voilure fixe et gouvernes aéro-dynamiques mobiles agissant autour de trois axes, les planeurs, les planeurs à portance ou à lancement autonome, peuvent être crédités de 10 % de leur temps de vol total en tant que pilote commandant de bord de tels aéronefs, avec un maximum de 10 heures, en vue de l'obtention de la PPL(A).

Section 5. — Formation

Art. 33. § 1^{er}. Le candidat à une PPL(A) doit avoir terminé dans un FTO ou dans un centre enregistré accepté, la formation requise conformément au programme défini par le directeur général par référence aux dispositions du JAR-FCL.

§ 2. Le candidat à une PPL(A) doit avoir reçu, sur un avion doté d'un certificat de navigabilité délivré ou accepté par un Etat membre des JAA, au moins 25 heures d'instruction en double commande et au moins 10 heures de vol en solo supervisé, dont au moins cinq heures de vol sur campagne en solo, dont au moins un vol sur campagne d'au moins 270 kilomètres (150 NM), au cours duquel deux atterrissages avec arrêt complet seront effectués sur deux aérodromes différents de celui du départ.

Lorsque le candidat a obtenu une prise en compte de son temps de vol en tant que pilote commandant de bord sur d'autres aéronefs conformément à l'article précédent, l'instruction exigée en double commande sur avions ne peut pas être réduite à une durée inférieure à 20 heures.

§ 3. Si les privilèges afférents à la licence doivent être exercés de nuit, le candidat doit suivre une formation déterminée par le directeur général par référence aux dispositions du JAR-FCL, d'au moins 5 heures de vol supplémentaires sur avion, effectuées de nuit, comprenant 3 heures d'instruction en double commande et dont au moins 1 heure de navigation sur campagne, avec cinq décollages en solo et cinq atterrissages en solo avec chaque fois un arrêt complet. Ce privilège est mentionné sur la licence.

Section 6. — Examens théoriques

Art. 34. Le candidat à une PPL(A) doit avoir démontré devant le directeur général ou son délégué qu'il possède un niveau de connaissance théorique correspondant aux privilèges accordés aux titulaires d'une PPL(A). Les conditions exigées et les procédures afférentes à cet examen de connaissances théoriques sont déterminées par le directeur général par référence aux dispositions du JAR-FCL.

Section 7. — Aptitude

Art. 35. Le candidat à une PPL(A) doit avoir démontré qu'il est capable, en tant que pilote commandant de bord d'un avion, d'appliquer les procédures appropriées et d'exécuter les manœuvres déterminées par le directeur général par référence aux dispositions du JAR-FCL, pour les avions monomoteurs ou multimoteurs, avec un niveau de compétence correspondant aux privilèges du titulaire d'une PPL(A). L'épreuve d'aptitude doit être présentée dans les six mois suivant l'achèvement de l'instruction en vol.

*CHAPITRE 5. — Licence de pilote professionnel (avions) - CPL(A)**Section 1^{re}. — Age minimal et aptitude physique et mentale*

Art. 36. Le candidat à une CPL(A) doit :

- 1° être âgé de 18 ans révolus;
- 2° détenir un certificat médical de classe 1 en cours de validité.

Section 2. — Privilèges et conditions

Art. 37. § 1^{er}. Sous réserve de toutes autres conditions spécifiées dans le présent arrêté, la CPL(A) permet à son titulaire :

- 1° d'exercer tous les privilèges du titulaire d'une PPL(A);
- 2° d'exercer les fonctions de pilote commandant de bord ou de copilote de tout avion effectuant un vol autre qu'un vol de transport aérien commercial;
- 3° d'exercer les fonctions de pilote commandant de bord, de tout avion monopilote, dans le transport aérien commercial;
- 4° d'exercer les fonctions de copilote dans le transport aérien commercial.

§ 2. De kandidaat voor een CPL(A) die de voorwaarden vervult inzake :

- 1° minimumleeftijd;
- 2° lichamelijke en geestelijke geschiktheid;
- 3° vliegervaring;
- 4° opleiding;
- 5° theoretische examens;
- 6° vaardigheidstest,

wordt geacht te beantwoorden aan de voorwaarden vereist voor de uitreiking van een CPL(A), met de bevoegdverklaring voor de klasse of het type van vliegtuig dat gebruikt werd bij de vaardigheidstest en, indien de opleiding voor de bevoegdverklaring instrumentvliegen en de overeenstemmende vaardigheidstest erin begrepen zijn, met een IR(A).

Afdeling 3. — Ervaring en aanrekenen van de vliegtijd

Art. 38. § 1. Geïntegreerde opleiding. De kandidaat voor een CPL(A) die met succes een geïntegreerde opleidingscursus heeft gevolgd en afgerond, dient ten minste 150 vlieguren te hebben uitgevoerd als bestuurder van vliegtuigen voorzien van een door een JAA-Lidstaat uitgereikt of aanvaard bewijs van luchtwaardigheid.

De Directeur-generaal mag, met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL, een bepaald aantal van de bovengenoemde vlieguren crediteren.

§ 2. Gemoduleerde opleiding. De kandidaat voor een CPL(A) die met succes een gemoduleerde opleidingscursus gevolgd en afgerond heeft, dient ten minste 200 vlieguren te hebben uitgevoerd als bestuurder van vliegtuigen voorzien van een door een JAA-Lidstaat uitgereikt of aanvaard bewijs van luchtwaardigheid.

Van deze 200 vlieguren mogen :

- 1° 30 uren uitgevoerd zijn als gezagvoerder houder van een PPL(H); of
- 2° 100 uren uitgevoerd zijn als gezagvoerder houder van een CPL(H); of
- 3° 30 uren uitgevoerd zijn als gezagvoerder op TMG of zweefvliegtuigen.

§ 3. Vliegtijd. De 150 uren en de 200 uren die vereist worden in de §§ 1 en 2 omvatten ten minste de volgende ervaring op vliegtuigen :

- 1° a) 100 uren als gezagvoerder; of
- b) 70 uren als gezagvoerder uitgevoerd in het kader van een geïntegreerde opleidingscursus;
- 2° 20 uren overlandvluchten als gezagvoerder, met inbegrip van een VFR-overlandvlucht van ten minste 540 km (300 NM) tijdens dewelke op twee luchtvaartterreinen, die niet deze van vertrek zijn, een landing met complete stop werd uitgevoerd;
- 3° 10 uren instructie met instrumenten waarvan maximum 5 uren mogen uitgevoerd zijn als tijd met instrumenten op de grond; en
- 4° 5 uren nachtvluchten volgens de bepalingen van dit hoofdstuk betreffende de opleiding voor het vliegen bij nacht.

Afdeling 4. — Theoretische kennis

Art. 39. § 1. De kandidaat voor een CPL(A) moet een goedgekeurde cursus voor theoretische opleiding gevolgd hebben bij een FTO. De cursus moet gevolgd worden in combinatie met een cursus vliegopleiding die beantwoordt aan de voorwaarden van dit besluit.

§ 2. De kandidaat voor een CPL(A) moet, tijdens een overeenkomstig dit besluit georganiseerd theoretisch examen, blijk geven van een niveau van theoretische kennis dat past bij de voorrechten verleend aan de houder van een CPL(A).

§ 3. De kandidaat die een geïntegreerde opleidingscursus heeft gevolgd, dient aan te tonen dat hij tenminste het niveau van kennis bezit dat door deze cursus wordt vereist.

Afdeling 5. — Vliegopleiding

Art. 40. § 1. Instructie. De kandidaat voor een CPL(A) moet een, door de Directeur-generaal met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL goedgekeurde, geïntegreerde of gemoduleerde vliegopleidingscursus gevolgd hebben bij een FTO, op vliegtuigen voorzien van een door een JAA-Lidstaat uitgereikt of aanvaard bewijs van luchtwaardigheid.

§ 2. Le candidat à une CPL(A) qui remplit les conditions relatives :

- 1° à l'âge minimal;
- 2° à l'aptitude physique et mentale;
- 3° à l'expérience de vol;
- 4° à la formation;
- 5° aux examens théoriques;
- 6° à l'épreuve d'aptitude,

est réputé remplir les conditions exigées pour la délivrance d'une CPL(A) assortie de la qualification de classe ou de type pour l'avion utilisé lors de l'épreuve d'aptitude et, si la formation à la qualification de vol aux instruments et l'épreuve correspondante sont incluses, d'une IR(A).

Section 3. — Expérience et prise en compte du temps de vol

Art. 38. § 1^{er}. Formation intégrée. Le candidat à une CPL(A) qui a suivi et terminé avec succès un cours intégré de formation doit avoir effectué au moins 150 heures de vol en tant que pilote sur des avions dotés d'un certificat de navigabilité délivré ou accepté par un Etat membre des JAA.

Le directeur général peut, par référence aux normes du JAR-FCL, créditer un certain nombre des heures précitées.

§ 2. Formation modulaire. Le candidat à une CPL(A) qui a suivi et terminé avec succès un cours modulaire de formation doit avoir effectué au moins 200 heures de vol en tant que pilote sur des avions dotés d'un certificat de navigabilité délivré ou accepté par un Etat membre des JAA.

Sur ces 200 heures de vol :

- 1° 30 heures peuvent avoir été effectuées en tant que pilote commandant de bord titulaire d'une PPL(H); ou
- 2° 100 heures peuvent avoir été effectuées en tant que pilote commandant de bord titulaire d'une CPL(H); ou
- 3° 30 heures peuvent avoir été effectuées en tant que pilote commandant de bord sur TMG ou planeurs.

§ 3. Temps de vol. Les 150 heures et les 200 heures exigées aux §§ 1^{er} et 2 comprennent au moins l'expérience suivante sur avions :

- 1° a) 100 heures en tant que pilote commandant de bord; ou
- b) 70 heures en tant que pilote commandant de bord, effectuées dans le cadre d'un cours intégré de formation;
- 2° 20 heures de vol sur campagne en tant que pilote commandant de bord, incluant un vol VFR sur campagne d'au moins 540 km (300 NM) au cours duquel aura été effectué un atterrissage avec arrêt complet sur deux aérodromes différents de celui du départ;
- 3° 10 heures d'instruction aux instruments dont 5 heures au maximum peuvent être effectuées comme temps aux instruments au sol; et
- 4° 5 heures de vol de nuit, selon les dispositions du présent chapitre relatives à la formation au vol de nuit.

Section 4. — Connaissances théoriques

Art. 39. § 1^{er}. Le candidat à une CPL(A) doit avoir suivi un cours approuvé de formation théorique auprès d'un FTO. Le cours doit être combiné avec un cours de formation au vol répondant aux conditions du présent arrêté.

§ 2. Le candidat à une CPL(A) doit démontrer lors d'un examen théorique organisé conformément au présent arrêté, un niveau de connaissances théoriques correspondant aux privilèges accordés au titulaire d'une CPL(A).

§ 3. Le candidat ayant suivi un cours intégré de formation doit démontrer qu'il possède au minimum le niveau de connaissances requis par ce cours.

Section 5. — Formation au vol

Art. 40. § 1^{er}. Instruction. Le candidat à une CPL(A) doit avoir suivi auprès d'un FTO, un cours intégré ou modulaire de formation au vol approuvé par le directeur général par référence aux dispositions du JAR-FCL, sur avions dotés d'un certificat de navigabilité délivré ou accepté par un Etat membre des JAA.

De cursus moet gevolgd worden in combinatie met een cursus theoretische opleiding die beantwoordt aan de voorwaarden van dit besluit.

§ 2. Opleiding voor vliegen bij nacht. De kandidaat moet ten minste 5 vliegreizen bij nacht met vliegtuigen hebben uitgevoerd, waaronder ten minste 3 uren dubbelbesturingsonderricht met ten minste 1 uur navigatie overland en met 5 opstijgingen in solo en 5 landingen in solo met telkens een volledige stop.

Afdeling 6. — Vaardigheid

Art. 41. De kandidaat voor een CPL(A) dient tijdens een vaardigheidstest blijf te geven van zijn vermogen om als gezagvoerder van een vliegtuig, de gepaste procedures toe te passen en de handelingen uit te voeren die door de Directeur-generaal bepaald zijn met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL, met een graad van bekwaamheid die past bij de voorrechten verleend aan een houder van een CPL(A).

HOOFDSTUK 6. — Bevoegdverklaring voor instrumentvliegen (vliegtuigen) – IR(A)

Afdeling 1. — Omstandigheden waaronder een bevoegdverklaring IR(A) vereist is

Art. 42. De houder van een vergunning van bestuurder kan op geen enkele wijze handelen als bestuurder van vliegtuigen onder omstandigheden voor instrumentvliegen (IFR) indien hij geen houder is van een geldige IR(A), uitgereikt overeenkomstig dit besluit, met uitzondering nochtans voor het geval hij een vaardigheidstest aflegt of dubbelbesturingsonderricht krijgt.

Afdeling 2. — Voorrechten en voorwaarden

Art. 43. § 1. Onder voorbehoud van de beperkingen aan de bevoegdverklaring opgelegd bij het gebruik van een andere bestuurder optredend als medebestuurder (beperking meerpiloot) gedurende de IR(A) vaardigheidstest, en van alle andere in de JAR vermelde voorwaarden, laten de voorrechten van de houder van een meermotoren-IR(A) toe dat meermotorige en eenmotorige vliegtuigen onder IFR mogen worden bestuurd tot op een beslissingshoogte van minimum 200 voet (60 m). Beslissingshoogten lager dan 200 voet (60 m) kunnen door de Directeur-generaal worden toegestaan na een bijkomende opleiding en een bijkomende proef die hij bepaalt.

§ 2. Onder voorbehoud van de voorwaarden van de IR(A) vaardigheidstest en van alle andere in de JAR-FCL vermelde voorwaarden, laten de voorrechten van de houder van een éénmotoren IR(A) toe dat eenmotorige vliegtuigen onder IFR mogen bestuurd worden tot op een beslissingshoogte van minimum 200 voet (60m).

§ 3. De kandidaat voor een IR(A) die de voorwaarden vervult inzake :

- 1° vliegervaring;
- 2° opleiding;
- 3° theoretische examens;
- 4° kennis van de Engelse taal;
- 5° vaardigheidstest;
- 6° lichamelijke en geestelijke geschiktheid,

wordt geacht te beantwoorden aan de voorwaarden vereist voor de uitreiking van een IR(A).

Afdeling 3. — Geldigheid, wedergeldigmaking en hernieuwing

Art. 44. § 1. Een IR(A) is geldig gedurende één jaar vanaf de datum van uitreiking of van hernieuwing, of vanaf de vervaldatum bij wedergeldigmaking.

§ 2. Indien de IR(A) beperkt is tot meerpiloot-operaties moet de wedergeldigmaking of hernieuwing gebeuren in meerpilootoperaties.

Voor de wedergeldigmaking van een SE(IR) of een SP ME(IR) kan aan de kandidaat een krediet gegeven worden, zoals door de Directeur-generaal met verwijzing naar de bepalingen van JAR-FCL wordt bepaald.

§ 3. Een IR(A) wordt wedergeldig gemaakt tijdens de 3 maand voorafgaand aan de vervaldatum.

Wanneer de IR(A) wedergeldigmaking samen met de wedergeldigmaking van een klasse- of een typebevoegdverklaring plaatsheeft, moet de kandidaat de betreffende bekwaamheidsproef afleggen. Deze proef mag afgelegd worden op een vluchtnabootser.

Le cours doit être combiné avec un cours de formation théorique répondant aux conditions du présent arrêté.

§ 2. Formation au vol de nuit. Le candidat doit avoir accompli au moins 5 heures de vol de nuit sur avions, comprenant au moins 3 heures d'instruction en double commande, comportant au minimum 1 heure de navigation sur campagne, et 5 décollages en solo et 5 atterrissages en solo avec chaque fois un arrêt complet.

Section 6. — Aptitude

Art. 41. Le candidat à une CPL(A) doit avoir démontré au cours d'une épreuve d'aptitude, sa capacité d'exécuter, en qualité de pilote commandant de bord d'un avion, les procédures et les manœuvres adéquates déterminées par le directeur général par référence aux dispositions du JAR-FCL, avec un niveau de compétence correspondant aux privilèges accordés au titulaire d'une CPL(A).

CHAPITRE 6. — Qualification de vol aux instruments (avions) - IR(A)

Section 1^{re}. — Circonstances dans lesquelles une qualification IR(A) est requise

Art. 42. A l'exception du cas où il présente une épreuve d'aptitude ou reçoit de l'instruction en double commande, le titulaire d'une licence de pilote ne peut agir d'aucune manière en tant que pilote d'avions en conditions de vol aux instruments (IFR) sauf s'il détient une (IRA) en état de validité, délivrée conformément au présent arrêté.

Section 2. — Privilèges et conditions

Art. 43. § 1^{er}. Sous réserve des restrictions à la qualification imposées par l'utilisation d'un autre pilote agissant en tant que copilote (restriction multipilote) durant l'épreuve d'aptitude IR(A) et de toutes autres conditions mentionnées dans les JAR, les privilèges du titulaire d'une IR(A) multimoteurs permettent de piloter des avions multimoteurs et monomoteurs en IFR avec une hauteur de décision minimale de 200 pieds (60 m). Des hauteurs de décision inférieures à 200 pieds (60 m) peuvent être autorisées par le directeur général après une formation et une épreuve complémentaires conformément aux dispositions qu'il détermine.

§ 2. Sous réserve des conditions de l'épreuve d'aptitude IR(A) et de toutes autres conditions mentionnées dans le JAR-FCL, les privilèges du titulaire d'une IR(A) monomoteurs permettent de piloter des avions monomoteurs en IFR avec une hauteur de décision minimale de 200 pieds (60 m).

§ 3. Le candidat à une IR(A) qui remplit les conditions relatives :

- 1° à l'expérience de vol;
- 2° à la formation;
- 3° aux examens théoriques;
- 4° à la connaissance de la langue anglaise;
- 5° à l'épreuve d'aptitude;
- 6° aux exigences médicales,

est réputé remplir les conditions exigées pour la délivrance d'une IR(A).

Section 3. — Validité, revalidation et renouvellement

Art. 44. § 1^{er}. Une IR(A) est valable un an à partir de la date de sa délivrance ou de son renouvellement, ou pour une revalidation, à partir de sa date d'expiration.

§ 2. Si l'IR(A) est limitée aux opérations multipilotes, la revalidation ou le renouvellement doit être effectuée(e) en opérations multipilotes.

Pour la revalidation d'un SE(IR) ou un SP ME(IR) le candidat peut obtenir un crédit tel que fixé par le directeur général par référence aux dispositions du JAR-FCL.

§ 3. Une IR(A) est revalidée dans les 3 mois précédant sa date d'expiration.

Lorsque la revalidation de l'IR(A) a lieu en même temps que la revalidation d'une qualification de classe ou de type, le candidat doit présenter le contrôle de compétence approprié. Ce contrôle peut être présenté sur un simulateur de vol.

Wanneer de wedergeldigmaking niet samen met de wedergeldigmaking van een klasse- of een typebevoegdverklaring plaatsheeft, moeten de delen van de bekwaamheidsproef afgelegd worden die de Directeur-generaal bepaalt met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL. In dit geval mag deze proef afgelegd worden op een vluchtnabootser of een FNPT II doch moet ten minste om de twee wedergeldigmakingen de bekwaamheidsproef op een vliegtuig afgelegd worden.

§ 4. Een kandidaat die niet voor alle secties van de IR(A) bekwaamheidsproef slaagt vóór de vervaldatum van zijn bevoegdverklaring voor instrumentvliegen kan de voorrechten verbonden aan deze bevoegdverklaring niet uitoefenen tot hij met succes de bekwaamheidsproef heeft afgelegd.

§ 5. Indien de bevoegdverklaring wordt hernieuwd, dient de houder te voldoen aan bovenvermelde voorwaarden en aan alle bijkomende voorwaarden die door de Directeur-generaal worden gesteld.

§ 6. De houder van een IR(A) of van een IR(H) die gedurende meer dan zeven opeenvolgende jaren de voorrechten van deze bevoegdverklaring niet meer heeft uitgeoefend, moet opnieuw blijk geven van een graad van theoretische kennis die past bij de voorrechten verleend aan de houder van een IR bevoegdverklaring, en de IR(A) vaardigheidstest afleggen.

Afdeling 4. — Ervaring

Art. 45. De kandidaat voor een IR(A) moet houder zijn van een PPL(A) die toelaat bij nacht te vliegen of van een CPL(A) en moet ten minste 50 uren overlandvluchten als gezagvoerder van vliegtuigen of van helikopters, waarvan ten minste 10 uren met vliegtuigen, hebben uitgevoerd.

Afdeling 5. — Theoretische kennis

Art. 46. De kandidaat voor een IR(A) moet een goedgekeurde cursus voor theoretische opleiding gevolgd hebben bij een FTO.

De cursus moet gevolgd worden in combinatie met een cursus vliegopleiding die beantwoordt aan de voorwaarden van dit besluit.

De kandidaat moet, tijdens een overeenkomstig de bepalingen van dit besluit georganiseerd theoretisch examen blijk geven van een niveau van theoretische kennis dat past bij de voorrechten verleend aan de houder van een IR(A).

Afdeling 6. — Gebruik van de Engelse taal

Art. 47. De kandidaat voor een IR(A) dient blijk te geven van zijn vaardigheid in het gebruik van de Engelse taal overeenkomstig de bepalingen vastgesteld door de Directeur-generaal met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL.

De houder van een bevoegdverklaring instrumentvliegen moet houder zijn van een beperkt bewijs van radiotelefonie. De examens voor het behalen van dit bewijs worden afgelegd in de Engelse taal.

Afdeling 7. — Vliegopleiding

Art. 48. De kandidaat voor een IR(A) moet deelgenomen hebben aan een geïntegreerde opleidingscursus waarin een opleiding voor de IR(A) is begrepen of moet een gemoduleerde opleidingscursus hebben gevolgd die goedgekeurd is door de Directeur-generaal. Indien de kandidaat houder is van een IR(H), kan het totaal aantal uren vliegstructuur dat vereist is in geval van een gemoduleerde cursus teruggebracht worden tot 10 uren op éénmotorige of meermotorige vliegtuigen, naargelang het gaat om een éénmotoren-IR(A) of een meermotoren-IR(A).

Afdeling 8. — Vaardigheid

Art. 49. § 1. De kandidaat voor een IR(A) dient blijk te geven van zijn vermogen om de door de Directeur-generaal met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL bepaalde procedures en handelingen uit te voeren met een graad van bekwaamheid die past bij de voorrechten verleend aan de houder van een IR(A).

§ 2. Voor een meermotoren-IR(A) gebeurt de test met een meermotorig vliegtuig.

De kandidaat die een type- of klassebevoegdverklaring wenst te verkrijgen voor het tijdens de vaardigheidstest gebruikte vliegtuig moet tevens voldoen aan de voor het verkrijgen van de type- of klassebevoegdverklaring gestelde eisen inzake vaardigheid.

§ 3. Voor een éénmotoren-IR(A) gebeurt de test op een éénmotorig vliegtuig. In dit geval wordt een meermotorig vliegtuig met stuwkracht op de middellijn beschouwd als een éénmotorig vliegtuig.

Lorsque la revalidation n'a pas lieu en même temps que la revalidation de classe ou de type, les parties du contrôle de compétences déterminées par le directeur général par référence aux dispositions du JAR-FCL doivent être présentées. Dans ce cas le contrôle peut être présenté sur un simulateur de vol ou un FNPT II, mais au moins une fois sur deux, cette épreuve d'aptitude pour la revalidation doit être présentée sur un avion.

§ 4. Un candidat qui ne réussit pas toutes les sections du contrôle de compétence IR(A) avant la date d'expiration de sa qualification de vol aux instruments ne peut pas exercer les privilèges liés à cette qualification avant d'avoir présenté avec succès le contrôle de compétence.

§ 5. Si la qualification est renouvelée, le titulaire doit remplir les conditions ci-dessus ainsi que toutes les conditions complémentaires déterminées par le directeur général.

§ 6. Le titulaire d'une IR(A) ou d'une IR(H) qui s'abstient d'en exercer les privilèges pendant plus de sept années consécutives doit à nouveau démontrer un niveau de connaissances théoriques correspondant aux privilèges du titulaire d'une qualification IR, et présenter l'épreuve d'aptitude IR(A).

Section 4. — Expérience

Art. 45. Le candidat à une IR(A) doit être titulaire d'une PPL(A) permettant le vol de nuit, ou d'une CPL(A), et doit avoir accompli au minimum 50 heures de vol sur campagne en tant que pilote commandant de bord d'avions ou d'hélicoptères, dont au moins 10 heures auront été effectuées sur avions.

Section 5. — Connaissances théoriques

Art. 46. Le candidat à une IR(A) doit avoir suivi un cours approuvé de formation théorique auprès d'un FTO.

Ce cours doit être suivi en combinaison avec un cours de formation au vol qui répond aux conditions du présent arrêté.

Le candidat doit démontrer lors d'un examen théorique organisé selon les conditions spécifiées dans le présent arrêté, un niveau de connaissances théoriques correspondant aux privilèges accordés au titulaire d'une IR(A).

Section 6. — Utilisation de la langue anglaise

Art. 47. Le candidat à une IR(A) doit avoir démontré sa capacité à utiliser la langue anglaise conformément aux dispositions déterminées par le directeur général par référence aux dispositions du JAR-FCL.

Le titulaire d'une qualification de vol aux instruments doit être titulaire d'un certificat restreint de radiotéléphonie. Les examens pour l'obtention de ce certificat sont présentés en langue anglaise.

Section 7. — Formation au vol

Art. 48. Le candidat à une IR(A) doit avoir participé à un cours intégré de formation comportant une formation à l'IR(A) ou doit avoir suivi un cours modulaire de formation approuvé par le directeur général. Si le candidat est titulaire d'une IR(H), le nombre total d'heures d'instruction en vol requis dans le cas d'un cours modulaire peut être réduit à 10 heures sur avions monomoteurs ou multimoteurs, selon qu'il s'agit d'une IR(A) monomoteur ou d'une IR(A) multimoteur.

Section 8. — Aptitude

Art. 49. § 1^{er}. Le candidat à une IR(A) doit avoir démontré sa capacité d'exécuter les procédures et les manœuvres déterminées par le directeur général par référence aux dispositions du JAR-FCL, avec un niveau de compétence correspondant aux privilèges accordés au titulaire d'une IR(A).

§ 2. Pour une IR(A) multimoteurs, l'épreuve se déroule sur un avion multimoteur.

Le candidat souhaitant obtenir une qualification de type ou de classe pour l'avion utilisé au cours de l'épreuve d'aptitude doit également satisfaire aux exigences d'aptitude pour l'obtention de la qualification de type ou de classe.

§ 3. Pour une IR(A) monomoteur l'épreuve s'effectue sur avion monomoteur. Dans ce cas, un avion multimoteur à traction centrale est considéré comme avion monomoteur.

HOOFDSTUK 7. — Klasse- en typebevoegdverklaringen (vliegtuigen)

Afdeling 1. — Klassebevoegdverklaringen

Art. 50. De klassebevoegdverklaringen worden vastgesteld voor éénpilootvliegtuigen waarvoor geen typebevoegdverklaring vereist is, overeenkomstig de volgende indeling :

1° een klasse voor alle éénmotorige landvliegtuigen met zuigertoren SEP(L);

2° een klasse voor alle éénmotorige watervliegtuigen met zuigertoren SEP(S);

3° een klasse voor alle gemotoriseerde zweefvliegtuigen TMG;

4° een klasse voor elke fabrikant van éénmotorige vliegtuigen turboprop (land) SET(L);

5° een klasse voor elke fabrikant van éénmotorige watervliegtuigen met turboprop SET(S);

6° een klasse voor alle meermotorige landvliegtuigen met zuigertoren MEP(L), en

7° een klasse voor alle meermotorige watervliegtuigen met zuigertoren MEP(S).

De klassebevoegdverklaringen voor vliegtuigen worden uitgereikt overeenkomstig de door de Directeur-generaal met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL opgestelde lijst.

Om over te gaan naar een ander model of naar een andere variëteit van een vliegtuig binnen éénzelfde klassebevoegdverklaring, worden verschillen – of familiarisatieopleidingen vereist.

Afdeling 2. — Typebevoegdverklaringen

Art. 51. § 1. Een afzonderlijke typebevoegdverklaring voor een vliegtuig, niet zijnde een klassebevoegdverklaring, wordt toegekend op grond van volgende criteria :

1° het typecertificaat;

2° de vliegkenmerken;

3° het minimum stuurpersoneel;

4° het technologisch niveau.

§ 2. Een typebevoegdverklaring voor vliegtuigen wordt vastgesteld voor :

1° elk type van meerpilootvliegtuig;

2° elk type van meermotorig éénpilootvliegtuig uitgerust met turboprops of turboreactoren;

3° elk éénmotorig éénpilootvliegtuig uitgerust met turboreactor;

4° elk ander vliegtuigtype waarvoor dit noodzakelijk wordt geacht.

§ 3. De typebevoegdverklaringen worden uitgereikt overeenkomstig de lijst, opgesteld door de Directeur-generaal met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL.

Om over te gaan naar een andere variëteit van éénzelfde vliegtuigtype, worden verschillen- of familiarisatieopleidingen vereist.

Afdeling 3. — Éénpilootvliegtuigen met groot prestatievermogen (HPA)

Art. 52. Rekening houdend met de aard van de voortstuwingsinstallatie, de mogelijkheden van de vliegtuig- en navigatiesystemen, de drukkuuit, de prestaties tijdens opstijgen, landen en in kruisvlucht, en de bestuurbaarheid, worden bepaalde vliegtuigen als éénpilootvliegtuigen met groot prestatievermogen aanzien. Deze vliegtuigen zijn op de in artikel 50 en 51 bedoelde lijsten met de afkorting HPA aangeduid.

Afdeling 4. — Omstandigheden

waarin klasse- of typebevoegdverklaringen vereist zijn

Art. 53. De houder van een vergunning van bestuurder kan op geen enkele wijze als bestuurder van vliegtuigen optreden indien hij geen houder is van een geldige en gepaste klasse- of typebevoegdverklaring met uitzondering nochtans in het geval hij een vaardigheidstest aflegt of dubbelbesturingsonderricht krijgt. Wanneer een klasse- of typebevoegdverklaring met een beperking van de voorrechten als medebestuurder of van andere voorwaarden wordt uitgereikt, worden deze beperking of voorwaarden op de bevoegdverklaring vermeld.

CHAPITRE 7. — Qualifications de classe et de type (avions)

Section 1^{re}. — Qualifications de classe

Art. 50. Les qualifications de classe sont établies pour les avions monopilotes n'exigeant pas de qualification de type, conformément à la classification suivante :

1° une classe pour tous avions terrestres mono-moteurs à pistons SEP(L);

2° une classe pour tous hydravions monomoteurs à pistons SEP(S);

3° une classe pour tous planeurs avec dispositif d'envol incorporé TMG;

4° une classe pour chaque constructeur d'avions monomoteurs à turbopropulseur (terrestres) SET(L);

5° une classe pour chaque constructeur d'hydravions monomoteurs à turbopropulseur SET(S);

6° une classe pour tous avions terrestres multimoteurs à pistons MEP(L), et

7° une classe pour tous hydravions multimoteurs à pistons MEP(S).

Les qualifications de classe d'avions sont délivrées conformément à la liste établie par le directeur général par référence aux dispositions du JAR-FCL.

Pour passer à un autre modèle ou à une autre variëteit d'un avion au sein d'une même qualification de classe, des formations de différences ou de familiarisation sont requises.

Section 2 — Qualifications de type

Art. 51. § 1^{er}. Une qualification de type spécifique à un avion, autre que les qualifications de classe, est attribuée en fonction des critères suivants :

1° la fiche de navigabilité;

2° les caractéristiques de vol;

3° l'équipage minimal de conduite;

4° le niveau technologique.

§ 2. Une qualification de type d'avions est établie pour :

1° chaque type d'avion multipilote;

2° chaque type d'avion monopilote multimoteur à turbopropulseurs ou à turboreacteurs;

3° chaque type d'avion monopilote monomoteur à turboreacteur;

4° tout autre type d'avion pour lequel cela est considéré nécessaire.

§ 3. Les qualifications de type sont délivrées conformément à la liste établie par le directeur général par référence aux dispositions du JAR-FCL.

Pour passer à une autre variëteit d'un même type d'avion, des formations de différences ou de familiarisation sont requises.

Section 3. — Avions monopilotes à hautes performances (HPA)

Art. 52. Compte tenu du genre de l'installation de propulsion, des capacités des systèmes d'avion et de navigation, de la cabine à compression, des prestations pendant le décollage, l'atterrissage et le vol en croisière, et de la manœuvrabilité, certains avions sont considérés comme avions monopilotes à hautes performances. Ces avions sont désignés par l'abréviation HPA dans les listes visées aux articles 50 et 51.

Section 4. — Circonstances dans lesquelles des qualifications de classe ou de type sont requises

Art. 53. A l'exception du cas où il présente une épreuve d'aptitude ou reçoit de l'instruction en double commande, le titulaire d'une licence de pilote ne peut agir d'aucune manière en tant que pilote d'avions sauf s'il détient une qualification de classe ou de type appropriée en état de validité. Lorsqu'il est délivré une qualification de classe ou de type assortie d'une limitation des privilèges à la fonction de copilote ou d'autres conditions, cette limitation ou ces conditions sont mentionnées sur la qualification.

*Afdeling 5. — Bijzondere toelating
ten behoeve van klasse- of typebevoegdverklaringen*

Art. 54. Voor bijzondere vluchten zonder specifiek commercieel belang, zoals het testen van luchtvaartuigen in vlucht, kan de Directeur-generaal aan de houder van een vergunning een speciale schriftelijke toelating verlenen in plaats van overeenkomstig dit besluit een klasse- of typebevoegdverklaring uit te reiken. De geldigheid van deze toelating is beperkt tot één welbepaalde operatie.

*Afdeling 6. — Klasse- en typebevoegdverklaringen
Voorrechten en varianten*

Art. 55. § 1. Onder voorbehoud van de voorwaarden vereist voor de overgang naar een ander model of naar een andere variëteit van een vliegtuig binnen éénzelfde type- of klassebevoegdverklaring, laten de voorrechten van de houder van een type- of klassebevoegdverklaring toe om op te treden als bestuurder van vliegtuigen van het type of de klasse die op de bevoegdverklaring vermeld staan.

§ 2. Een bijkomende verschillenopleiding of een bekwaamheidsproef is vereist op een variëteit van een vliegtuig van een type of van een klasse, wanneer de houder van de bevoegdverklaring deze variëteit niet meer bestuurd heeft sedert meer dan twee jaar, te rekenen vanaf de datum van de laatste verschillencursus. Deze bepaling is niet van toepassing op de éénmotorige vliegtuigen aangedreven met een zuigermotor.

Een verschillenopleiding vereist bijkomende kennis en opleiding op een geschikte vluchttrainer of op een vliegtuig. De verschillenopleidingen worden ingeschreven in het vliegboek of in een door de Directeur-generaal als evenwaardig erkend document en ondertekend door de instructeur.

§ 3. Een familiarisatieopleiding vereist bijkomende kennis.

*Afdeling 7. — Klasse- en typebevoegdverklaringen
Voorwaarden*

Art. 56. § 1. De kandidaat voor :

- 1° een typebevoegdverklaring voor een type meerpilootvliegtuig;
- 2° een typebevoegdverklaring voor een type éénpilootvliegtuig met groot prestatievermogen (HPA);
- 3° een typebevoegdverklaring voor een type éénpilootvliegtuig;
- 4° een klassebevoegdverklaring voor een klasse van éénpilootvliegtuigen met groot prestatievermogen (HPA);
- 5° een klassebevoegdverklaring voor een klasse van vliegtuigen,

moet voldoen aan de voorwaarden van dit besluit voor het verkrijgen van deze bevoegdverklaring.

§ 2. De opleidingscursus voor een type, daarin begrepen de theoretische opleiding, dient gevolgd te worden binnen de zes maanden die aan de vaardigheidstest voorafgaan.

§ 3. De Directeur-generaal bepaalt, met verwijzing naar de bepalingen van JAR-FCL, de inhoud van de vaardigheidstest met het oog op de uitreiking van :

- 1° de bevoegdverklaring voor een meermotorig meerpilootvliegtuig,
- 2° de bevoegdverklaring voor een meermotorig éénpilootvliegtuig, en
- 3° de bevoegdverklaring voor een éénmotorig vliegtuig.

Elk gedeelte van de vaardigheidstest moet op bevredigende wijze afgelegd worden binnen de zes maanden die voorafgaan aan de datum waarop het Directoraat-generaal de aanvraag tot uitreiking van de bevoegdverklaring heeft ontvangen.

§ 4. De Directeur-generaal kan een type- of klassebevoegdverklaring uitreiken aan een kandidaat die voldoet aan de voorwaarden voor het verkrijgen van deze bevoegdverklaring in een niet JAA-Lidstaat, voor zover hij voldoet aan de voorwaarden bepaald bij de afdelingen 9, 10, 11 of 12 van dit hoofdstuk.

De voorrechten die door dergelijke bevoegdverklaring worden verleend zijn beperkt tot de vliegtuigen die ingeschreven zijn in deze niet JAA-Lidstaat of geëxploiteerd worden door een exploitant van deze niet JAA-Lidstaat.

De beperking bedoelde in het tweede lid kan opgeheven worden, indien de kandidaat een ervaring van ten minste 500 vlieguren op het betreffende type / klasse bezit en voldoet aan de voorwaarden tot wedergeldigmaking van het betreffende type / klasse en in voorkomend geval aan de voorwaarden van artikel 61.

*Section 5. — Autorisation spéciale
de qualifications de classe ou de type*

Art. 54. Pour des vols spéciaux ne constituant pas une exploitation commerciale spécifique tels que les essais en vol d'aéronefs, le directeur général peut délivrer au titulaire d'une licence, une autorisation spéciale écrite, en lieu et place de la délivrance d'une qualification de classe ou de type conformément au présent arrêté. La validité de cette autorisation est limitée à une opération déterminée.

*Section 6. — Qualifications de classe et de type
Privilèges et variantes*

Art. 55. § 1^{er}. Sous réserve des conditions requises pour le passage à un autre modèle ou à une autre variante d'avion au sein d'une même qualification de type ou de classe, les privilèges du titulaire d'une qualification de type ou de classe permettent d'opérer en tant que pilote sur des avions du type ou de la classe spécifié(e) sur la qualification.

§ 2. Une formation complémentaire de différences ou un contrôle de compétence est requis sur une variante d'un avion d'un type ou d'une classe lorsque le titulaire de la qualification n'a plus piloté cette variante depuis plus de deux ans à dater du dernier cours de différence. Cette disposition ne s'applique pas aux avions monomoteurs à piston.

Une formation de différences requiert un complément de connaissances et de formation sur un entraîneur de vol approprié ou sur un avion. Les formations de différences sont inscrites dans le carnet de vol ou dans un document reconnu comme équivalent par le directeur général et signées par l'instructeur.

§ 3. Une formation de familiarisation requiert un complément de connaissances.

*Section 7. — Qualifications de classe et de type
Conditions*

Art. 56. § 1^{er}. Le candidat à une qualification :

- 1° de type pour un type d'avion multipilote;
- 2° de type pour un type d'avion monopilote à hautes performances (HPA);
- 3° de type pour un type d'avion monopilote;
- 4° de classe pour une classe d'avions monopilote à hautes performances (HPA);
- 5° de classe pour une classe d'avions,

doit remplir les conditions du présent arrêté pour l'obtention de cette qualification.

§ 2. Le cours de formation de type, en ce incluse la formation théorique doit être suivi dans les six mois précédant l'épreuve d'aptitude.

§ 3. Par référence aux dispositions du JAR-FCL, le directeur général, détermine le contenu de l'épreuve d'aptitude en vue de la délivrance de :

- 1° la qualification pour un avion multipilote multimoteur,
- 2° la qualification pour un avion monopilote multimoteur, et
- 3° la qualification pour un avion monomoteur.

Chaque partie de l'épreuve d'aptitude doit être présentée de manière satisfaisante dans les six mois précédant la date à laquelle la Direction générale a reçu la demande de délivrance de la qualification.

§ 4. Le directeur général peut délivrer une qualification de type ou de classe à un candidat qui satisfait aux conditions pour l'obtention de cette qualification dans un Etat non-membre des JAA, pour autant qu'il réponde aux conditions spécifiées aux sections 9, 10, 11 ou 12 du présent chapitre.

Les privilèges accordés par une telle qualification sont limités aux avions immatriculés dans cet Etat non-membre des JAA ou exploités par un exploitant de cet Etat non-membre des JAA.

La limitation visée à l'alinéa 2 peut être supprimée si le candidat a une expérience d'au moins 500 heures de vol sur le type/la classe concerné(e) et répond aux conditions de revalidation du type/classe concerné(e) et, le cas échéant, aux conditions de l'article 61.

§ 5. Een geldige typebevoegdverklaring ingeschreven op een vergunning afgeleverd door een niet JAA-Lidstaat mag op een Belgische vergunning ingeschreven worden op voorwaarde dat de aanvrager :

- 1° dit vliegtuigtype regelmatig bestuurt;
- 2° een ervaring van ten minste 500 vlieguren op dit vliegtuigtype bezit;
- 3° naargelang het geval, aan de voorwaarden van artikel 60, artikel 61 of an artikel 62 voldoet;
- 4° een bekwaamheidsproef op dit vliegtuigtype slaagt.

§ 6. Een geldige klassebevoegdverklaring ingeschreven op een vergunning afgeleverd door een niet JAA-Lidstaat mag op een Belgische vergunning ingeschreven worden op voorwaarde dat de aanvrager :

- 1° deze klasse van vliegtuigen regelmatig bestuurt;
- 2° een ervaring van ten minste 100 vlieguren in deze klasse van vliegtuigen bezit;
- 3° naargelang het geval, aan de voorwaarden van artikel 61 of artikel 63 voldoet;
- 4° een bekwaamheidsproef op deze klasse van vliegtuigen slaagt.

§ 7. Een geldige type- of klassebevoegdverklaring ingeschreven op een niet-JAA-vergunning uitgereikt door een JAA-Lidstaat, die niet beschouwd kan worden als een volwaardige JAA-Lidstaat in de zin van artikel 2, mag op een Belgische vergunning ingeschreven worden indien :

- 1° deze bevoegdverklaring geldig is;
- 2° de laatste wedergeldigmaking of de laatste hernieuwing van deze bevoegdverklaring gebeurde volgens de vereisten van dit besluit;
- 3° naargelang het geval, voldaan is aan de voorwaarden van artikel 60, § 1, artikel 61, artikel 62 of artikel 63.

Afdeling 8. — Klasse- en typebevoegdverklaring Geldigheid, wedergeldigmaking, en hernieuwing

Onderafdeling 1. — Typebevoegdverklaring en klassebevoegdverklaring voor meermotorige vliegtuigen

Art. 57. § 1. Geldigheid. De typebevoegdverklaringen en de klassebevoegdverklaringen voor meermotorigen zijn geldig voor één jaar vanaf de datum van uitreiking, of de vervaldatum indien ze wedergeldig gemaakt zijn tijdens hun geldigheidsduur.

§ 2. Wedergeldigmaking. Om een typebevoegdverklaring of een klassebevoegdverklaring voor meermotorigen wedergeldig te maken moet de kandidaat :

1° binnen de drie maanden die voorafgaan aan de vervaldatum van de bevoegdverklaring een bekwaamheidsproef afleggen op een vliegtuig van het betreffende type of klasse, bepaald door de Directeur-generaal, met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL; en

2° a) hetzij ten minste tien routesectoren uitvoeren als bestuurder van een vliegtuig van het betreffende type of klasse,

b) hetzij één routesector uitvoeren als bestuurder van een vliegtuig of van een Zero Flight Time goedgekeurde vluchtnabootser van het betreffende type of klasse, vergezeld van een examiner,

in de loop van de geldigheidsperiode van de bevoegdverklaring.

De wedergeldigmaking van een IR(A), ingeval de kandidaat daarvan houder is, mag gecombineerd worden met de bovenvermelde bekwaamheidsproef voor de wedergeldigmaking van de typebevoegdverklaring of van de klassebevoegdverklaring voor meermotorigen, overeenkomstig de voorwaarden voor de wedergeldigmaking van de IR(A).

§ 3. Hernieuwing. Wanneer de geldigheidsduur van een typebevoegdverklaring of van een klassebevoegdverklaring voor meermotorigen verstreken is, vervult de kandidaat de voorwaarden inzake bijscholings-training bepaald door de Directeur-generaal met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL en legt hij een bekwaamheidsproef af. De bevoegdverklaring is geldig vanaf de datum waarop de voorwaarden voor de hernieuwing zijn vervuld.

Onderafdeling 2. — Klassebevoegdverklaring voor éénmotorige vliegtuigen

Art. 58. § 1. Geldigheid. De klassebevoegdverklaring voor éénmotorige éénpilootvliegtuigen is geldig voor twee jaar vanaf de datum van uitreiking of vanaf de vervaldatum, indien ze wedergeldig gemaakt werd tijdens haar geldigheidsduur.

§ 5. Une qualification de type en cours de validité inscrite sur une licence délivrée par un Etat non-membre des JAA peut être inscrite sur une licence belge à condition que le demandeur :

- 1° pilote régulièrement ce type d'avion;
- 2° ait une expérience d'au moins 500 heures de vol sur ce type d'avion;
- 3° satisfasse aux conditions de l'article 60, l'article 61 ou de l'article 62, selon le cas;
- 4° réussisse un contrôle de compétence sur ce type d'avion.

§ 6. Une qualification de classe en cours de validité inscrite sur une licence délivrée par un Etat non-membre des JAA, peut être inscrite sur une licence belge à condition que le demandeur :

- 1° pilote régulièrement cette classe d'avions;
- 2° ait une expérience d'au moins 100 heures de vol sur cette classe d'avions;
- 3° satisfasse aux conditions de l'article 61, ou de l'article 63, selon le cas;
- 4° réussisse un contrôle de compétence sur cette classe d'avions.

§ 7. Une qualification de type ou de classe en cours de validité inscrite sur une licence non-JAA délivrée par un Etat membre des JAA qui ne peut être considéré comme membre à part entière des JAA au sens de l'article 2, peut être inscrite sur une licence belge à condition :

- 1° que cette qualification soit en cours de validité;
- 2° que la dernière revalidation ou le dernier renouvellement de cette qualification ait été fait selon les exigences du présent arrêté;
- 3° qu'il soit satisfait aux conditions de l'article 60, § 1^{er}, de l'article 61, de l'article 62 ou de l'article 63, selon le cas.

Section 8. — Qualification de classe et de type -Validité, revalidation et renouvellement

Sous-section 1^{re}. — Qualification de type et qualification de classe multimoteur

Art. 57. § 1^{er}. Validité. Les qualifications de type et les qualifications de classe multimoteur sont valables un an à partir de la date de délivrance, ou de la date d'expiration si elles ont été revalidées au cours de la période de validité.

§ 2. Revalidation. Pour revalider une qualification de type ou une qualification de classe multimoteurs, le candidat doit :

1° présenter dans les trois mois qui précèdent la date d'expiration de la qualification, un contrôle de compétence sur un avion de type ou de classe correspondant, déterminé par le directeur général par référence aux dispositions du JAR-FCL; et

2° a) soit effectuer au moins dix étapes en tant que pilote d'un avion du type ou de la classe correspondant(e),

b) soit effectuer une étape en tant que pilote d'un avion ou d'un simulateur de vol approuvé Zero Flight Time de type ou de classe correspondant(e), accompagné d'un examinateur,

pendant la période de validité de la qualification.

La revalidation d'une IR(A) si le candidat en détient une, peut être combinée avec le contrôle de compétence visé ci-dessus pour la revalidation de la qualification de type ou de la qualification de classe multimoteurs, conformément aux conditions de revalidation de l'IR(A).

§ 3. Renouvellement. Si la validité d'une qualification de type ou d'une qualification de classe multimoteur a expiré, le candidat se conforme à toutes les conditions d'entraînement de rafraîchissement déterminées par le directeur général par référence aux dispositions du JAR-FCL et présente un contrôle de compétence. La qualification est valable à partir de la date où les conditions de renouvellement sont remplies.

Sous-section 2. — Qualification de classe pour avions monomoteurs

Art. 58. § 1^{er}. Validité. La qualification de classe pour avion monopilote monomoteur est valable deux ans à partir de la date de délivrance ou de la date d'expiration si elle a été revalidée au cours de la période de validité.

§ 2. Wedergeldigmaking : SEP(L) en/of TMG. Om een klassebevoegdverklaring SEP(L) en/of een klassebevoegdverklaring TMG wedergeldig te maken, moet de kandidaat :

1° binnen de drie maanden die aan de vervaldatum van de bevoegdverklaring voorafgaan, geslaagd zijn voor een bekwaamheidsproef met een examinator, hetzij op een SEP(L), hetzij op een TMG, of geslaagd zijn voor een IR bekwaamheidsproef met een examinator op een SEP(L) of een TMG, of

2° binnen de 12 maanden die aan de vervaldatum van de bevoegdverklaring voorafgaan, op SEP(L) en/of op TMG 12 vliegreuren uitgevoerd hebben inbegrepen :

a) 6 vliegreuren als gezagvoerder;

b) 12 opstijgingen en 12 landingen, en

c) een oefenvlucht van ten minste één uur met een FI(A) of een CRI(A). Deze vlucht mag vervangen worden door gelijk welke bekwaamheidsproef of vaardigheidstest.

§ 3. Wedergeldigmaking : SET(L). Om een klasse-bevoegdverklaring SET(L) wedergeldig te maken, moet de kandidaat, binnen de drie maanden die aan de vervaldatum van de bevoegdverklaring voorafgaan, geslaagd zijn voor een bekwaamheidsproef met een examinator op een vliegtuig van de betreffende klasse.

§ 4. Hernieuwing. Wanneer de geldigheidsduur van een klasse-bevoegdverklaring voor éénmotorige éénpilootvliegtuigen verstreken is, dient de kandidaat te slagen voor de vaardigheidstest met het oog op het verkrijgen van deze bevoegdverklaring.

§ 5. De in artikel 57 bepaalde voorwaarden voor wedergeldigmaking worden als voldaan beschouwd, indien de kandidaat, die bij een volgens de JAR-OPS erkende exploitant tewerkgesteld is, een onderzoek naar de bekwaamheid bij de besturing en de uitvoering van de noodprocedures (OPC) afgelegd heeft, volgens de bepalingen van het ministerieel besluit van 13 februari 1970 houdende reglement waarbij de technische maatregelen worden vastgesteld die moeten genomen worden voor de exploitatie van de vliegtuigen in het handelsluchtvervoer, met een hoogst toegelaten totaalgewicht van 5700 kg of meer. De exploitant moet ter voldoening van de Directeur-generaal aantonen dat alle verplichte oefeningen van de bekwaamheidsproef tijdens de twaalf maanden voorafgaand aan de wedergeldigmaking uitgevoerd werden. De laatste OPC moet echter binnen de drie maanden voorafgaand aan de vervaldatum van de bevoegdverklaring uitgevoerd zijn.

Onderafdeling 3. — Alle bevoegdverklaringen

Art. 59. § 1. De kandidaat die niet voor alle secties van de bekwaamheidsproef slaagt vóór de vervaldatum van zijn type- of klassebevoegdverklaring kan de voorrechten verbonden aan deze bevoegdverklaring niet uitoefenen tot hij met succes de bekwaamheidsproef afgelegd heeft.

§ 2. Verlenging van de periode van geldigheid of wedergeldigmaking van de bevoegdverklaringen in bijzondere omstandigheden.

Indien de voorrechten van een type- of klassebevoegdverklaring, of van een bevoegdverklaring voor instrumentvliegen voor vliegtuigen uitsluitend worden uitgeoefend op een vliegtuig dat in een niet JAA-Lidstaat is ingeschreven kan de Directeur-generaal de geldigheidsduur van de bevoegdverklaring verlengen of de bevoegdverklaring wedergeldig maken voor zover voldaan is aan de voorwaarden gesteld door deze niet JAA-Lidstaat.

Wanneer de voorrechten van een type- of klassebevoegdverklaring of van een bevoegdverklaring instrumentvliegen voor vliegtuigen uitgeoefend worden op een vliegtuig dat ingeschreven is in een JAA-Lidstaat, maar geëxploiteerd wordt door een exploitant van een niet JAA-Lidstaat in toepassing van de bepalingen van het artikel 83bis van het Verdrag inzake de internationale burgerlijke luchtvaart ondertekend te Chicago op 7 december 1944, kan de Directeur-generaal de geldigheidsduur van de bevoegdverklaring verlengen of de bevoegdverklaring wedergeldig maken voor zover voldaan is aan de voorwaarden gesteld door deze niet JAA-Lidstaat.

§ 3. Alvorens de voorrechten van de bevoegdverklaring kunnen uitgeoefend worden op een in een JAA-Lidstaat ingeschreven en door een exploitant van een JAA-Lidstaat geëxploiteerd vliegtuig, moet elke overeenkomstig de bepalingen van vorige paragraaf verlengde of wedergeldig gemaakte bevoegdverklaring wedergeldig gemaakt worden overeenkomstig de bepalingen van dit besluit die betrekking hebben op de bevoegdverklaringen voor vliegtuigen en, in voorkomend geval, overeenkomstig de bepalingen van dit besluit die betrekking hebben op de bevoegdverklaring instrumentvliegen.

§ 2. Revalidation : SEP (L) et/ou TMG. Pour revalider une qualification de classe SEP(L) et/ou une qualification de classe TMG, le candidat doit :

1° dans les trois mois précédant la date d'expiration de la qualification, avoir réussi un contrôle de compétence avec un examinateur, soit sur un SEP(L), soit sur un TMG, ou avoir réussi un contrôle de compétence IR avec un examinateur sur un SEP(L) ou un TMG, ou

2° dans les 12 mois précédant la date d'expiration de la qualification sur SEP(L) et/ou TMG, avoir effectué 12 heures de vol comprenant :

a) 6 heures de vol comme commandant de bord;

b) 12 décollages et 12 atterrissages, et

c) un vol d'instruction d'au moins une heure avec un FI(A) ou un CRI(A). Ce vol peut être remplacé par n'importe quel contrôle de compétence ou épreuve d'aptitude.

§ 3. Revalidation : SET (L). Pour revalider une qualification de classe SET(L), le candidat doit, dans les trois mois précédant la date d'expiration de la qualification, avoir réussi un contrôle de compétence avec un examinateur, sur la classe d'avion appropriée.

§ 4. Renouvellement. Lorsque la validité d'une qualification de classe avion monopilote monomoteur a expiré, le candidat doit réussir l'épreuve d'aptitude en vue de l'obtention de cette qualification.

§ 5. Les conditions de revalidation, visées à l'article 57, sont considérées comme étant remplies si le candidat, employé au service d'un exploitant agréé conformément au JAR-OPS, a présenté un contrôle de compétence au pilotage et à l'exécution des procédures d'urgence (OPC), conformément aux dispositions de l'arrêté ministériel du 13 février 1970 portant règlement fixant les mesures techniques à prendre pour l'exploitation dans le transport aérien commercial des avions d'un poids total maximum autorisé égal ou supérieur à 5 700 kg. L'exploitant doit démontrer, à la satisfaction du directeur général, que tous les exercices obligatoires du contrôle de compétence ont été effectués pendant les douze mois précédant la revalidation. Le dernier OPC doit néanmoins avoir été effectué dans les trois mois précédant la date d'expiration de la qualification.

Sous-section 3. — Toutes les qualifications

Art. 59. § 1^{er}. Le candidat qui ne réussit pas toutes les sections du contrôle de compétence avant la date d'expiration de sa qualification de type ou de classe ne peut pas exercer les privilèges liés à cette qualification avant d'avoir présenté avec succès le contrôle de compétence.

§ 2. Prolongation de la période de validité ou revalidation des qualifications dans des circonstances particulières.

Lorsque les privilèges d'une qualification de type, de classe ou de vol aux instruments d'avions sont exclusivement exercés sur un avion immatriculé dans un Etat non-membre des JAA, le directeur général peut prolonger la période de validité de la qualification ou revalider la qualification pour autant qu'il soit satisfait aux conditions telles qu'établies par cet Etat non-membre des JAA.

Lorsque les privilèges d'une qualification de type, de classe ou de vol aux instruments d'avions sont exercés sur un avion immatriculé dans un Etat membre des J.A.A., mais exploité par un exploitant d'un Etat non-membre des J.A.A. en application des dispositions de l'article 83bis de la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944, le directeur général peut prolonger la période de validité de la qualification ou revalider la qualification pour autant qu'il soit satisfait aux conditions telles qu'établies par cet Etat non-membre des JAA.

§ 3. Avant que les privilèges de la qualification ne puissent être exercés sur un avion immatriculé dans un Etat membre des JAA et exploité par un exploitant d'un Etat membre des JAA, chaque qualification prolongée ou revalidée conformément aux dispositions du paragraphe précédant doit être revalidée conformément aux dispositions du présent arrêté relatives aux qualifications d'avions, et le cas échéant, conformément aux dispositions du présent arrêté relatives à la qualification de vol aux instruments.

Afdeling 9. — Typebevoegdverklaring voor meerpilootvliegtuigen
Voorwaarden

Art. 60. § 1. De kandidaat in opleiding voor het verkrijgen van een eerste typebevoegdverklaring voor een meerpilootvliegtuig moet de volgende voorwaarden vervullen :

1° ten minste 100 vlieguren hebben uitgevoerd als gezagvoerder van een vliegtuig;

2° houder zijn van een geldige bevoegdverklaring instrumentvliegen voor meermotorigen;

3° houder zijn van een attest van slagen voor een opleidingscursus onderlinge samenwerking van de bemanning (MCC). Bij gebrek hieraan dient de opleiding MCC gecombineerd te zijn met de opleiding voor de typebevoegdverklaring; en

4° voldoen aan de voorwaarden inzake theoretische kennis voor het verkrijgen van een ATPL(A).

§ 2. De aanvrager die :

1° ofwel houder is van een attest van het slagen voor een MCC opleiding op helikopters en een ervaring van meer dan 100 vlieguren als piloot op meerpiloothelikopters heeft;

2° ofwel een ervaring van meer dan 500 vlieguren als piloot op meerpiloothelikopters heeft;

3° ofwel meer dan 500 vlieguren als piloot in meerpilootoperaties volgens de JAR-OPS regelgeving op meermotorige JAR/FAR23 éénpilootvliegtuigen heeft;

wordt geacht te voldoen aan de vereiste van § 1, 3°.

§ 3. De uitreiking van een bijkomende typebevoegdverklaring voor meerpilootvliegtuigen vereist een geldige bevoegdverklaring instrumentvliegen voor meermotorigen.

Afdeling 10. — Type- of klassebevoegdverklaring
voor éénpilootvliegtuigen met groot prestatievermogen (HPA)
Voorwaarden

Art. 61. § 1. De kandidaat voor het verkrijgen van een eerste type- of klassebevoegdverklaring voor éénpilootvliegtuigen met groot prestatievermogen (HPA) moet de volgende voorwaarden vervullen :

1° een ervaring van ten minste 200 vlieguren hebben;

2° voldoen aan de voorwaarden van artikel 62 of 63 naargelang het geval;

3° a) ofwel een attest voorleggen van het beëindigen van een door de Directeur-generaal met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL goedgekeurde theoretische HPA cursus;

b) ofwel geslaagd zijn voor het examen vermeld onder artikel 69;

c) ofwel houder zijn van een geldige ICAO ATPL(A) of een geldige ICAO CPL(A) en geslaagd zijn voor de erbij horende ATPL(A) theorie.

§ 2. De houder van een Belgische vergunning die reeds eerder een type- of klassebevoegdverklaring voor éénpilootvliegtuigen met groot prestatievermogen (HPA) bezat wordt geacht voldaan te hebben aan de vereisten van § 1, 3°.

Afdeling 11. — Typebevoegdverklaring
voor meermotorige éénpilootvliegtuigen — Voorwaarden

Art. 62. De kandidaat voor het verkrijgen van een eerste typebevoegdverklaring voor meermotorige éénpilootvliegtuigen moet ten minste 70 uren hebben uitgevoerd als gezagvoerder van een vliegtuig.

Afdeling 12. — Klassebevoegdverklaring
voor meermotorige éénpilootvliegtuigen — Voorwaarden

Art. 63. De kandidaat voor een klassebevoegdverklaring voor meermotorige éénpilootvliegtuigen moet ten minste 70 uren hebben uitgevoerd als gezagvoerder van een vliegtuig.

Afdeling 13. — Type- en klassebevoegdverklaring
Theoretische- en vliegopleiding

Art. 64. § 1. Theoretische opleiding. De kandidaat voor een klasse- of typebevoegdverklaring voor éénmotorige of meermotorige vliegtuigen moet de door de Directeur-generaal met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL bepaalde theoretische opleiding gevolgd hebben en blijk geven van de graad van kennis die vereist is om het vliegtuig van het betreffende type of klasse veilig te besturen.

Section 9. — Qualification de type avion multipilote
Conditions

Art. 60. § 1^{er}. Le candidat à l'entraînement pour l'obtention d'une première qualification de type d'avion multipilote doit remplir les conditions suivantes :

1° avoir accompli au moins 100 heures de vol en tant que pilote commandant de bord d'avion;

2° être titulaire d'une qualification de vol aux instruments multimoteur en cours de validité;

3° être titulaire d'un certificat de réussite d'une formation au travail en équipage (MCC). A défaut, la formation MCC doit être combinée avec la formation de qualification de type; et

4° satisfaire aux conditions relatives aux connaissances théoriques pour l'obtention d'une ATPL(A).

§ 2. Le demandeur qui :

1° soit est détenteur d'une attestation de réussite d'un cours de formation MCC sur hélicoptères et totalise une expérience de plus de 100 heures de vol comme pilote sur hélicoptères multipilotes;

2° soit totalise une expérience de plus de 500 heures de vol comme pilote sur hélicoptères multipilotes;

3° soit totalise plus de 500 heures de vol comme pilote en opérations multipilotes selon les règles JAR-OPS sur avions multimoteurs monopilotes JAR/FAR23;

est considéré comme satisfaisant aux exigences du § 1^{er}, 3°.

§ 3. La délivrance d'une qualification de type avion multipilote additionnelle requiert une qualification de vol aux instruments multimoteur en état de validité.

Section 10. — Qualification de type ou de classe
pour avions monopilotes à hautes performances (HPA)
Conditions

Art. 61. § 1^{er}. Le candidat pour l'obtention d'une première qualification de type ou de classe d'avions monopilotes à hautes performances (HPA) doit remplir les conditions suivantes :

1° avoir une expérience d'au moins 200 heures de vol;

2° satisfaire aux conditions de l'article 62 ou 63, selon le cas;

3° a) soit produire un certificat d'accomplissement d'un cours de théorie HPA approuvé par le directeur général par référence aux dispositions du JAR-FCL;

b) soit avoir réussi l'examen mentionné à l'article 69;

c) soit être titulaire d'un ICAO ATPL(A) en cours de validité ou d'un ICAO CPL(A) en cours de validité, et avoir réussi la théorie ATPL(A) y associée.

§ 2. Le titulaire d'une licence belge qui possédait déjà antérieurement une qualification de type ou de classe d'avions monopilotes à hautes performances est réputé avoir rempli les exigences mentionnées dans le § 1^{er}, 3°.

Section 11. — Qualification de type avion multimoteur monopilote
Conditions

Art. 62. Le candidat à une première qualification de type sur avion multimoteur monopilote doit avoir accompli au moins 70 heures en tant que pilote commandant de bord d'avion.

Section 12. — Qualification de classe avion multimoteur monopilote
Conditions

Art. 63. Le candidat à une qualification de classe avion multimoteur monopilote doit avoir accompli au moins 70 heures en tant que pilote commandant de bord d'avion.

Section 13. — Qualification de type et de classe
Formation théorique et en vol

Art. 64. § 1^{er}. Formation théorique. Le candidat à une qualification de classe ou de type d'avions monomoteurs ou multimoteurs doit avoir suivi la formation théorique déterminée par le directeur général par référence aux dispositions du JAR-FCL et démontrer le niveau de connaissance requis pour piloter en toute sécurité l'avion du type ou de la classe considéré.

De kandidaat voor een klassebevoegdverklaring voor meermotorige éénpilootvliegtuigen moet ten minste 7 uren theoretische opleiding betreffende het opereren met meermotorige vliegtuigen hebben gevolgd.

§ 2. Vliegopleiding. De kandidaat voor een klasse- of typebevoegdverklaring voor éénmotorige of meermotorige éénpilootvliegtuigen moet een volledige cursus vliegopleiding gevolgd hebben waarvan het programma overeenkomt met de vaardigheidstest voor het verkrijgen van diezelfde klasse- of typebevoegdverklaring.

De kandidaat voor een klasse- of typebevoegdverklaring voor meermotorige éénpilootvliegtuigen moet ten minste 2 uren 30 minuten dubbelbestuursopleiding hebben uitgevoerd in de normale omstandigheden voor operaties met meermotorige vliegtuigen, en ten minste 3 uren 30 minuten dubbelbestuursopleiding over de procedures bij motorpanne en de technieken voor asymmetrisch vliegen.

De kandidaat voor een typebevoegdverklaring voor meerpilootvliegtuigen moet een volledige vliegopleiding gevolgd hebben waarvan het programma overeenkomt met de vaardigheidstest voor het verkrijgen van deze typebevoegdverklaring.

§ 3. Goedkeuring en uitvoering van de opleidingscursussen. De in bovenstaande paragrafen omschreven cursussen worden goedgekeurd door de Directeur-generaal met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL.

Zij worden gegeven door een FTO of door een TRTO of door een instelling, al dan niet in onderaanneming, die ter beschikking is gesteld door een exploitant of door een constructeur, of, in bijzondere omstandigheden, door een instructeur die een individuele toelating heeft gekregen. Deze instelling of deze instructeur moet voldoen aan de voorwaarden bepaald door de Directeur-generaal met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL.

De opleidingscursussen voor de uitreiking van klassebevoegdverklaringen voor éénmotorige vliegtuigen of voor TMG mogen nochtans door een RF, door een FI of door een CRI worden gegeven.

§ 4. Opleiding in onderlinge samenwerking van de bemanning. De opleiding in onderlinge samenwerking van de bemanning (MCC) wordt verstrekt in de twee volgende gevallen :

- 1° voor de leerlingen die een geïntegreerde ATP opleiding volgen;
- 2° voor de houders van een PPL/IR of een CPL/IR die niet uit een geïntegreerde ATP opleiding komen maar die een eerste typebevoegdverklaring voor meerpilootvliegtuigen wensen te verkrijgen.

De MCC opleiding omvat ten minste 25 uren theoretische instructie en oefeningen, alsook 20 uren praktische opleiding in onderlinge samenwerking van de bemanning. Voor de leerlingen die een geïntegreerde ATP opleiding volgen wordt de praktische opleiding vermindert met 5 uren.

De MCC opleiding wordt in de mate van het mogelijke gecombineerd met de eerste typebevoegdverklaring voor meerpilootvliegtuigen.

De MCC opleiding wordt uitgevoerd binnen de zes maanden :

- 1° onder het toezicht van het hoofd van de opleiding van een erkende FTO of van een erkende TRTO, of;
- 2° in het raam van een goedgekeurde cursus die gegeven wordt door een exploitant overeenkomstig de door de Directeur-generaal met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL bepaalde voorwaarden.

Voor deze opleiding wordt een FNPT II of een vluchtnabootser gebruikt. Wanneer de MCC opleiding gecombineerd wordt met de eerste typebevoegdverklaring voor meerpilootvliegtuigen mag de praktische opleiding vermindert worden tot minimum 10 uren indien voor de opleiding voor het verkrijgen van de typebevoegdverklaring en de MCC opleiding dezelfde vluchtnabootser gebruikt wordt.

Na de volledige MCC opleiding te hebben gevolgd moet de kandidaat :

- 1° hetzij aantonen dat hij in staat is om de taken van bestuurder van een meerpilootvliegtuig uit te voeren, tijdens de vaardigheidstest voor het verkrijgen van de typebevoegdverklaring voor meerpilootvliegtuigen;
- 2° hetzij een attest verkrijgen waaruit blijkt dat hij met succes een opleiding MCC heeft gevolgd.

Afdeling 14. — Type- en klassebevoegdverklaring - Vaardigheid

Art. 65. § 1. Éénpilootvliegtuig. De kandidaat voor een type- of klassebevoegdverklaring voor éénpilootvliegtuigen moet blijken van de vaardigheid vereist voor het veilig besturen van het vliegtuig van het betreffende type of klasse overeenkomstig de bepalingen vastgesteld door de Directeur-generaal met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL.

Le candidat à une qualification de classe monopilote multimoteur doit avoir suivi au moins 7 heures d'instruction théorique relative à l'opération d'avions multimoteurs.

§ 2. Formation en vol. Le candidat à une qualification de classe ou de type d'avions monopilotes monomoteurs ou monopilotes multimoteurs doit avoir suivi de manière complète un cours de formation au vol dont le programme correspond à l'épreuve d'aptitude en vue de l'obtention de ladite qualification de classe/type.

Le candidat à une qualification de classe ou de type d'avion monopilote multimoteur doit avoir effectué au moins 2 heures 30 minutes d'instruction en double commande en conditions normales d'opération d'avion multimoteur, et au moins 3 heures 30 minutes d'instruction en double commande portant sur les procédures de panne moteur et sur les techniques de vol asymétrique.

Le candidat à une qualification de type d'avions multipilotes doit avoir suivi de manière complète un cours de formation au vol dont le programme correspond à l'épreuve d'aptitude en vue de l'obtention de ladite qualification de type.

§ 3. Approbation et exécution des cours de formation. Les cours définis aux paragraphes ci-dessus sont approuvés par le directeur général par référence aux dispositions du JAR-FCL.

Ils sont dispensés par un FTO ou un TRTO, ou par un établissement, en sous-traitance ou non, mis à disposition par un exploitant ou par un constructeur ou, dans des circonstances particulières, par un instructeur autorisé à titre individuel. Cet établissement ou cet instructeur doit satisfaire aux conditions déterminées par le directeur général par référence aux dispositions du JAR-FCL.

Les cours de formation en vue de la délivrance des qualifications de classe avions monomoteurs ou de classe TMG peuvent néanmoins être dispensés par un RF, par un FI ou par un CRI.

§ 4. Formation au travail en équipage. La formation au travail en équipage (MCC) est dispensée dans les deux cas suivants :

- 1° pour les élèves suivant une formation ATP intégrée;
- 2° pour les titulaires d'une PPL/IR ou d'une CPL/IR qui ne sont pas issus d'une formation ATP intégrée mais qui souhaitent obtenir une première qualification de type avions multipilotes.

La formation MCC comprend au minimum 25 heures d'instruction théorique et d'exercices, ainsi que 20 heures de formation pratique au travail en équipage. Les élèves qui suivent une formation ATP intégrée ont la formation pratique diminuée de 5 heures.

La formation MCC est combinée dans la mesure du possible avec la première qualification de type avions multipilotes.

La formation MCC est effectuée dans un délai de six mois :

- 1° sous la surveillance du chef de la formation d'un FTO agréé ou d'un TRTO agréé, ou;
- 2° dans le cadre d'un cours approuvé dispensé par un exploitant conformément aux conditions définies par le directeur général par référence aux dispositions du JAR-FCL.

Un FNPT II ou un simulateur de vol est utilisé pour cette formation. Lorsque la formation MCC est combinée avec une formation pour l'obtention initiale d'une qualification de type d'avion multipilote, la formation pratique peut être réduite jusqu'à un minimum de 10 heures si le même simulateur de vol est utilisé pour la formation en vue de l'obtention de la qualification de type et la MCC.

Après avoir suivi de manière complète la formation MCC, le candidat doit :

- 1° soit, démontrer sa capacité à accomplir les tâches d'un pilote d'avion multipilote, lors de l'épreuve d'aptitude en vue de l'obtention de la qualification de type multipilote;
- 2° soit obtenir un certificat attestant qu'il a suivi avec succès la formation MCC.

Section 14. — Qualification de type et de classe - Aptitude

Art. 65. § 1^{er}. Avion monopilote. Le candidat à une qualification de type ou de classe d'avion monopilote doit démontrer l'aptitude requise pour piloter en toute sécurité l'avion du type ou de la classe considéré, conformément aux dispositions déterminées par le directeur général par référence aux dispositions du JAR-FCL.

§ 2. Meerpilootvliegtuig. De kandidaat voor een typebevoegdverklaring voor een meerpilootvliegtuig moet blijk geven van de vaardigheid vereist voor het veilig besturen van een vliegtuig van het betreffende type, in een meerpilootomgeving, als gezagvoerder of als medebestuurder naargelang het geval, overeenkomstig de bepalingen vastgesteld door de Directeur-generaal met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL.

HOOFDSTUK 8. — *Vergunning van lijnbestuurder (vliegtuigen) - ATPL(A)*

Afdeling 1. — Minimumleeftijd en lichamelijke en geestelijke geschiktheid

Art. 66. De kandidaat voor een ATPL(A) moet :

- 1° de leeftijd van 21 jaar bereikt hebben;
- 2° houder zijn van een geldig medisch attest van klasse 1.

Afdeling 2. — Voorrechten en voorwaarden

Art. 67. § 1. Onder voorbehoud van alle andere in dit besluit bepaalde voorwaarden kan de houder van een ATPL(A) :

- 1° alle voorrechten uitoefenen van de houder van een PPL(A), een CPL(A), en een IR(A); en
- 2° de functies uitoefenen van gezagvoerder of van medebestuurder van een vliegtuig in het handelsluchtvervoer.

§ 2. De kandidaat voor een ATPL(A) die de voorwaarden vervult inzake :

- 1° minimum leeftijd;
- 2° lichamelijke en geestelijke geschiktheid;
- 3° vliegervaring;
- 4° opleiding;
- 5° theoretische examens;
- 6° vaardigheidstest,

wordt geacht te beantwoorden aan de voorwaarden die gesteld worden voor de uitreiking van een ATPL(A), met de typebevoegdverklaring van het vliegtuigtype dat gebruikt werd tijdens de vaardigheidstest.

Afdeling 3. — Ervaring en aanrekenen van de vliegtijd

Art. 68. § 1. De kandidaat voor een ATPL(A) moet ten minste 1500 vlieguren hebben uitgevoerd als bestuurder van een vliegtuig, waarvan maximum 100 uren mogen zijn uitgevoerd op vluchtnabootser en op FNPT. Van deze 100 uren mogen er maximum 25 uitgevoerd zijn op FNPT.

In deze 1500 vlieguren zijn ten minste begrepen :

- 1° 500 uren uitgevoerd tijdens meerpiloot operaties op vliegtuigtypes die gecertificeerd zijn overeenkomstig de categorie JAR/FAR 25 Vervoer, de categorie JAR/FAR 23 Commuter, of de codes BCAR of AIR 2051;
- 2° 250 uren, hetzij als gezagvoerder, hetzij ten minste 100 uren als gezagvoerder en 150 uren als medebestuurder die de functies en verantwoordelijkheden van een gezagvoerder uitoefent onder toezicht van de gezagvoerder, onder voorbehoud dat de methode van toezicht goedgekeurd is door de Directeur-generaal;
- 3° 200 uren overlandvluchten, waarvan ten minste 100 uren als gezagvoerder of als medebestuurder die de functies en de verantwoordelijkheden van een gezagvoerder uitoefent onder toezicht van de gezagvoerder, onder voorbehoud dat de methode van toezicht goedgekeurd is door de Directeur-generaal;
- 4° 75 uren instrumentvliegen, waarvan maximum 30 uren tijd met instrumenten op de grond; en
- 5° 100 uren vliegen bij nacht als gezagvoerder of als medebestuurder.

§ 2. De houder van een vergunning van bestuurder of van een gelijkwaardige titel voor andere categorieën van luchtvaartuigen mag de vliegtijd die hij heeft uitgevoerd op deze andere categorieën van luchtvaartuigen in rekening brengen overeenkomstig de ervaring en het aanrekenen van de vliegtijd voor het verkrijgen van een CPL(A), behalve de vliegtijd met helikopters, die slechts tot 50% van de totale in § 1 vereiste vliegtijd mag worden in aanmerking genomen.

§ 2. Avion multipilote. Le candidat à une qualification de type d'avion multipilote doit démontrer l'aptitude requise pour piloter en toute sécurité l'avion du type considéré dans un environnement multipilote, en qualité de pilote commandant de bord ou de copilote selon le cas, conformément aux dispositions déterminées par le directeur général par référence aux dispositions du JAR-FCL.

CHAPITRE 8. — *Licence de pilote de ligne (avions) - ATPL(A)*

Section 1^{re}. — Age minimal et aptitude physique et mentale

Art. 66. Le candidat à une ATPL(A) doit :

- 1° être âgé de 21 ans révolus;
- 2° détenir un certificat médical de classe 1 en cours de validité.

Section 2. — Privilèges et conditions

Art. 67. § 1^{er}. Sous réserve de toutes autres conditions spécifiées dans le présent arrêté, l'ATPL(A) permet à son titulaire :

- 1° d'exercer tous les privilèges du titulaire d'une PPL(A), d'une CPL(A) et d'une IR(A); et
- 2° d'exercer les fonctions de pilote commandant de bord ou de copilote d'avion dans le transport aérien commercial.

§ 2. Le candidat à une ATPL(A) qui remplit les conditions relatives :

- 1° à l'âge minimal;
- 2° à l'aptitude physique et mentale;
- 3° à l'expérience de vol;
- 4° à la formation;
- 5° aux examens théoriques;
- 6° à l'épreuve d'aptitude,

est réputé remplir les conditions exigées pour la délivrance d'une ATPL(A) assortie d'une qualification de type correspondant au type d'avion utilisé lors de l'épreuve d'aptitude.

Section 3. — Expérience et prise en compte du temps de vol

Art. 68. § 1^{er}. Le candidat à une ATPL(A) doit avoir effectué au moins 1500 heures de vol en tant que pilote d'avion, dont un maximum de 100 heures peuvent avoir été effectuées sur simulateur de vol et sur FNPT. Ces 100 heures peuvent comprendre un maximum de 25 heures effectuées sur FNPT.

Ces 1 500 heures de vol comprennent au moins :

- 1° 500 heures accomplies en opérations multipilotes sur des types d'avions certifiés conformément à la catégorie JAR/FAR 25 Transport, à la catégorie JAR/FAR 23 Commuter, ou aux codes BCAR ou AIR 2051;
- 2° 250 heures, soit en tant que pilote commandant de bord, soit au moins 100 heures comme pilote commandant de bord et 150 heures comme copilote exerçant les fonctions et responsabilités d'un pilote commandant de bord sous la surveillance du pilote commandant de bord, sous réserve que la méthode de surveillance soit approuvée par le directeur général;
- 3° 200 heures de vol sur campagne dont au moins 100 heures en tant que pilote commandant de bord ou copilote remplissant les fonctions et responsabilités d'un pilote commandant de bord sous la surveillance du pilote commandant de bord, sous réserve que la méthode de surveillance soit approuvée par le directeur général;
- 4° 75 heures de vol aux instruments, dont un maximum de 30 heures de temps aux instruments au sol; et
- 5° 100 heures de vol de nuit en tant que pilote commandant de bord ou copilote.

§ 2. Le titulaire d'une licence de pilote ou d'un titre équivalent pour d'autres catégories d'aéronefs peut faire porter à son crédit le temps de vol effectué sur ces autres catégories d'aéronefs conformément à l'expérience et prise en compte du temps de vol en vue de l'obtention d'une CPL(A), à l'exception du temps de vol effectué sur hélicoptères, qui est pris en compte jusqu'à 50 % du total du temps de vol exigé au § 1^{er}.

De houder van een vergunning van boordwerktuigkundige mag 50 % van de vliegtijd die hij als boordwerktuigkundige uitgevoerd heeft in rekening brengen, tot een maximum van 250 uren. Deze 250 uren mogen in aanmerking genomen worden voor de in paragraaf 1 vereiste 1500 uren en voor de 500 uren die vereist worden in paragraaf 1, 1°, met dien verstande dat het totale krediet dat op grond van deze beschikkingen verleend wordt de 250 uren niet mag overschrijden.

§ 3. De voorwaarden inzake de vereiste ervaring moeten vervuld zijn alvorens de vaardigheidstest voor het verkrijgen van de ATPL(A) wordt afgelegd.

Afdeling 4. — Theoretische kennis

Art. 69. § 1. De kandidaat voor een ATPL(A) moet een goedgekeurde cursus voor theoretische opleiding gevolgd hebben bij een FTO.

§ 2. De kandidaat voor een ATPL(A) moet blijk geven van een niveau van kennis dat past bij de voorrechten verleend aan de houder van een ATPL(A) en voldoet aan de voorwaarden die vereist worden in dit besluit onder het hoofdstuk 11 « Vereist niveau van theoretische kennis en organisatie van de theoretische examens voor het verkrijgen van de CPL(A), ATPL(A), en IR(A) ».

Afdeling 5. — Vliegopleiding

Art. 70. De kandidaat voor een ATPL(A) moet houder zijn van een CPL(A) uitgereikt overeenkomstig dit besluit, van een bevoegdverklaring instrumentvliegen op meermotorige vliegtuigen, en moet een opleiding inzake onderlinge samenwerking van de bemanning (MCC) overeenkomstig dit besluit hebben gevolgd.

Afdeling 6. — Vaardigheid

Art. 71. De kandidaat voor een ATPL(A) dient blijk te geven van zijn vaardigheid om, als gezagvoerder van een vliegtuigtype dat gecertificeerd is om met een bemanning van minimum twee bestuurders in IFR te vliegen, de procedures en handelingen uit te voeren die door de Directeur-generaal zijn bepaald met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL, met een graad van bekwaamheid die past bij de voorrechten verleend aan de houder van een ATPL(A).

De vaardigheidstest ATPL(A) kan tegelijkertijd dienen als vaardigheidstest voor de uitreiking van de vergunning en als bekwaamheidsproef voor de wedergeldigmaking van de typebevoegdverklaring voor het vliegtuig dat voor de proef werd gebruikt; hij kan gecombineerd worden met de vaardigheidstest voor de uitreiking van een typebevoegdverklaring voor meerpilootvliegtuigen.

HOOFDSTUK 9. — Bevoegdverklaring instructeur (vliegtuigen)

Afdeling 1. — Instructie

Art. 72. § 1. Niemand mag vlieg instructie geven met het oog op het uitreiken van een vergunning of een bevoegdverklaring tenzij hij beschikt over :

- 1° een vergunning met daarbij een bevoegdverklaring instructeur; of
- 2° een bijzondere toelating die door de Directeur-generaal wordt verleend onder volgende voorwaarden :

- a) wanneer nieuwe vliegtuigen worden in gebruik genomen; of
- b) bij de inschrijving van vliegtuigen die van historisch belang zijn of van een bijzondere constructie waarvoor niemand over een bevoegdverklaring instructeur beschikt; of
- c) wanneer de opleiding wordt verstrekt buiten de JAA-Lidstaten en door instructeurs die houder zijn van een door een niet JAA-Lidstaat uitgereikte vergunning.

§ 2. Niemand mag synthetische vlieg instructie geven indien hij geen houder is van een bevoegdverklaring FI(A), TRI(A), IRI(A), CRI(A) of van een toelating MCCI (A), SFI(A), STI(A). De bepaling van § 1, 2° is eveneens van toepassing op de synthetische vlieg instructie.

Afdeling 2. — Categorieën instructeurs

Art. 73. Er zijn zeven categorieën instructeurs :

- 1° bevoegdverklaring vlieg instructeur van vliegtuigen FI(A);
- 2° bevoegdverklaring instructeur voor een typebevoegdverklaring voor vliegtuigen TRI(A);
- 3° bevoegdverklaring instructeur voor een klassebevoegdverklaring voor vliegtuigen CRI(A);
- 4° bevoegdverklaring instructeur voor de bevoegdverklaring instrumentvliegen vliegtuigen IRI(A);
- 5° toelating instructeur voor synthetisch vliegen vliegtuigen SFI(A);
- 6° toelating instructeur onderlinge samenwerking van de bemanning vliegtuigen (MCCI(A));

Le titulaire d'une licence de mécanicien navigant peut faire porter à son crédit 50 % du temps de vol effectué en qualité de mécanicien navigant jusqu'à un maximum de 250 heures. Ces 250 heures peuvent être prises en compte pour les 1500 heures exigées au paragraphe 1^{er} et pour les 500 heures exigées au paragraphe 1^{er}, 1°, sous réserve que le crédit total accordé sur base de l'une ou l'autre de ces dispositions ne dépasse pas 250 heures.

§ 3. Les conditions d'expérience requises sont remplies avant de présenter l'épreuve d'aptitude pour l'obtention de l'ATPL(A).

Section 4. — Connaissances théoriques

Art. 69. § 1^{er}. Le candidat à une ATPL(A) doit avoir suivi un cours approuvé de formation théorique auprès d'un FTO.

§ 2. Le candidat à une ATPL(A) doit démontrer un niveau de connaissances correspondant aux privilèges du titulaire d'une ATPL(A) et remplir les conditions requises au chapitre 11 « Niveau de connaissances théoriques et organisation des examens théoriques pour l'obtention des CPL(A), ATPL(A) et IR(A) » du présent arrêté.

Section 5. — Formation au vol

Art. 70. Le candidat à une ATPL(A) doit être titulaire d'une CPL(A) délivrée conformément au présent arrêté, d'une qualification de vol aux instruments sur avion multimoteur, et doit avoir suivi une formation au travail en équipage (MCC) conformément au présent arrêté.

Section 6. — Aptitude

Art. 71. Le candidat à une ATPL(A) doit démontrer, en qualité de pilote commandant de bord d'un type d'avion certifié pour un équipage minimal de conduite de deux pilotes en IFR, son aptitude à exécuter les procédures et les manœuvres définies par le directeur général par référence aux dispositions du JAR-FCL, avec un niveau de compétence correspondant aux privilèges du titulaire d'une ATPL(A).

L'épreuve d'aptitude ATPL(A) peut servir à la fois comme épreuve d'aptitude pour la délivrance de la licence et comme contrôle de compétence pour la revalidation de la qualification de type correspondant à l'avion utilisé pour l'épreuve; elle peut être combinée avec l'épreuve d'aptitude pour la délivrance d'une qualification de type multipilote.

CHAPITRE 9. — Qualification d'instructeur (avions)

Section 1^{re}. — Instruction

Art. 72. § 1^{er}. Nul ne peut dispenser de l'instruction en vol requise pour la délivrance d'une licence ou d'une qualification s'il ne dispose :

- 1° d'une licence assortie d'une qualification d'instructeur; ou
- 2° d'une autorisation spécifique accordée par le directeur général dans les circonstances suivantes :

- a) lors de la mise en service de nouveaux avions; ou
- b) lors de l'immatriculation d'avions présentant un intérêt historique ou d'avions de construction spéciale, pour lesquels personne ne dispose de qualification d'instructeur; ou
- c) lorsque la formation est dispensée hors des Etats membres des JAA et par des instructeurs titulaires d'une licence délivrée par un Etat non-membre des JAA.

§ 2. Nul ne peut dispenser de l'instruction de vol synthétique s'il n'est titulaire d'une qualification FI(A), TRI(A), IRI(A), CRI(A) ou d'une autorisation MCCI(A), SFI(A), STI(A). La disposition du § 1^{er}, 2° est également d'application pour l'instruction de vol synthétique.

Section 2. — Catégories d'instructeurs

Art. 73. Sept catégories d'instructeurs sont établies :

- 1° qualification d'instructeur de vol avion FI(A);
- 2° qualification d'instructeur de qualification de type avion TRI(A);
- 3° qualification d'instructeur de qualification de classe avion CRI(A);
- 4° qualification d'instructeur de qualification de vol aux instruments avion IRI(A);
- 5° autorisation d'instructeur de vol synthétique avion SFI(A);
- 6° autorisation d'instructeur travail en équipage avions (MCCI(A));

7° toelating instructeur synthetische trainer vliegtuigen (STI(A)).

Afdeling 3. — Algemeenheden

Art. 74. § 1. De instructeur moet, tenzij anders bepaald, ten minste in het bezit zijn van de vergunning, van de bevoegdverklaring en van de bekwaamheden die overeenstemmen met de instructie die hij zal geven, moet ten minste 15 uur ervaring hebben als bestuurder op de klasse of het type van vliegtuig waarin instructie wordt gegeven en moet de bevoegdheid hebben om, tijdens deze instructie, op te treden als gezagvoerder van het luchtvaartuig.

§ 2. Onder voorbehoud dat zij voor elke taak voldoen aan de in dit hoofdstuk vereiste voorwaarden inzake bevoegdheid en ervaring, worden de instructeurs niet beperkt tot één enkele taak als vlieg-instructeur (FI), als instructeur voor een typebevoegdverklaring (TRI), als instructeur voor een klassebevoegdverklaring (CRI) of als instructeur voor de bevoegdverklaring instrumentvliegen (IRI).

§ 3. De kandidaat voor bijkomende bevoegdverklaringen of toelatingen als instructeur wordt vrijgesteld van het pedagogisch gedeelte waarvoor hij eerder al was geslaagd bij het verkrijgen van een bevoegdverklaring of een toelating instructeur.

Afdeling 4. — Geldigheid

Art. 75. De bevoegdverklaringen en toelatingen als instructeur zijn geldig gedurende drie jaar. De bijzondere toelating is geldig gedurende ten hoogste drie jaar.

Een instructeur die, in voorkomend geval, niet voor alle secties van de bekwaamheidsproef slaagt vóór de vervaldatum van zijn bevoegdverklaring instructeur kan de voorrechten verbonden aan deze bevoegdverklaring niet uitoefenen tot hij met succes de bekwaamheidsproef heeft afgelegd.

Afdeling 5. — Bevoegdverklaring vlieg-instructeur (vliegtuigen) FI(A)

Onderafdeling 1. — Minimumleeftijd

Art. 76. De kandidaat voor een bevoegdverklaring vlieg-instructeur moet ten minste de leeftijd van 18 jaar bereikt hebben.

Onderafdeling 2. — Beperkte voorrechten

Art. 77. § 1. De voorrechten van de bevoegdverklaring instructeur FI(vliegtuigen) worden overeenkomstig § 2 beperkt tot wanneer de houder ten minste 100 uren vlieg-instructie heeft uitgevoerd, en hij daarenboven toezicht heeft gehouden op ten minste 25 solovluchten van leerling-bestuurders. Deze beperkingen worden opgeheven wanneer de in deze paragraaf vermelde voorwaarden zijn vervuld, en op aanbeveling van de instructeur FI(A) die belast is met het toezicht op de kandidaat.

§ 2. De voorrechten worden beperkt tot het uitoefenen, onder het toezicht van een daartoe erkend instructeur FI(A), van :

1° de vlieg-instructie met het oog op de uitreiking van een PPL(A) of van de gedeelten van de geïntegreerde opleiding die gegeven worden op het niveau PPL(A) alsook met het oog op de uitreiking van de klasse- of typebevoegdverklaringen voor éénmotorig vliegtuig, met uitsluiting van het toelaten van eerste solovluchten overdag of bij nacht en de eerste solonavigatievluchten overdag of bij nacht; en

2° de opleiding vliegen bij nacht, voor zover hij de bevoegdheid voor het uitvoeren van nachtvluchten bezit en hij :

a) zijn bekwaamheid voor het geven van onderricht bij nacht bewezen heeft ten overstaan van een instructeur die voldoet aan de vereisten van artikel 78, 6° en

b) voldoet aan de eisen inzake recente ervaring van artikel 12, § 2.

Onderafdeling 3. — Voorrechten en voorwaarden

Art. 78. De bevoegdverklaring FI(A) staat toe vlieg-instructie te geven voor :

1° de uitreiking van de PPL(A) en de klasse- of typebevoegdverklaringen voor éénmotorige vliegtuigen;

2° de uitreiking van de CPL(A), op voorwaarde dat de instructeur ten minste 500 vlieguren heeft uitgevoerd als bestuurder van vliegtuigen, daarin begrepen ten minste 200 uren vlieg-instructie;

3° het vliegen bij nacht, voor zover hij de bevoegdheid voor het uitvoeren van nachtvluchten bezit en hij :

a) zijn bekwaamheid voor het geven van onderricht bij nacht bewezen heeft ten overstaan van een instructeur die voldoet aan de vereisten van punt 6° hierna, en

b) voldoet aan de eisen inzake recente ervaring van artikel 12, § 2.

7° autorisation d'instructeur entraînement synthétique (STI(A)).

Section 3. — Généralités

Art. 74. § 1^{er}. Sauf disposition contraire, l'instructeur doit être au moins titulaire de la licence, de la qualification et des compétences correspondant à l'instruction qu'il est appelé à dispenser, doit avoir une expérience d'au moins 15 heures en tant que pilote sur la classe ou sur le type d'avion pour lequel l'instruction est donnée et doit être habilité à remplir les fonctions de pilote commandant de bord de l'aéronef au cours de cette instruction.

§ 2. Sous réserve que, pour chaque rôle assumé, ils remplissent les conditions de qualification et d'expérience exigées dans le présent chapitre, les instructeurs ne sont pas limités à un seul rôle d'instructeur de vol (FI), de qualification de type (TRI), de qualification de classe (CRI) ou de qualification de vol aux instruments (IRI).

§ 3. Le candidat à des qualifications ou autorisations additionnelles d'instructeur est exempté de la partie pédagogique préalablement réussie lors de l'obtention d'une qualification ou d'une autorisation d'instructeur.

Section 4. — Validité

Art. 75. Les qualifications et autorisations d'instructeur sont valables durant trois ans. La durée maximale d'une autorisation spécifique est de trois ans.

Un instructeur qui, le cas échéant, ne réussit pas toutes les sections du contrôle de compétence avant la date d'expiration de sa qualification d'instructeur, ne peut pas exercer les privilèges liés à cette qualification avant d'avoir présenté avec succès le contrôle de compétence.

Section 5. — Qualification d'instructeur de vol avion FI(A)

Sous-section 1^{re}. — Age minimal

Art. 76. Le candidat à une qualification d'instructeur de vol doit être âgé de 18 ans révolus.

Sous-section 2. — Privilèges restreints

Art. 77. § 1^{er}. Les privilèges de la qualification d'instructeur FI (avions) sont restreints conformément au § 2 jusqu'à ce que son titulaire ait effectué au moins 100 heures d'instruction en vol, et qu'il ait en outre supervisé au moins 25 vols solo d'élèves pilotes. Ces restrictions sont supprimées lorsque les conditions du présent paragraphe sont remplies, et sur recommandation de l'instructeur FI(A) chargé de superviser le candidat.

§ 2. Les privilèges sont restreints à l'exercice, sous la supervision d'un instructeur FI(A) agréé à cet effet, de :

1° l'instruction en vol en vue de la délivrance d'une PPL(A) ou des parties d'une formation intégrée dispensées au niveau de la PPL(A) ainsi que de la délivrance des qualifications de classe avion monomoteur ou de type avion monomoteur, à l'exclusion de l'autorisation des premiers lâchers solo de jour ou de nuit, ainsi que les premiers vols de navigation en solo, de jour ou de nuit; et

2° la formation au vol de nuit, pour autant qu'il ait la compétence pour effectuer des vols de nuit et qu'il :

a) ait démontré son aptitude à enseigner de nuit en présence d'un instructeur qui satisfait aux exigences de l'article 78, 6° et

b) satisfasse aux exigences d'expérience récente de l'article 12, § 2.

Sous-section 3. — Privilèges et conditions

Art. 78. La qualification FI(A) permet de dispenser l'instruction en vol pour :

1° la délivrance de la PPL(A) et des qualifications de classe d'avion monomoteur et de type d'avion monomoteur;

2° la délivrance de la CPL(A), à condition que l'instructeur ait accompli au moins 500 heures de vol en tant que pilote d'avions, incluant au moins 200 heures d'instruction en vol;

3° le vol de nuit, pour autant qu'il ait la compétence d'effectuer des vols de nuit et qu'il :

a) ait démontré son aptitude à enseigner de nuit en présence d'un instructeur qui satisfait aux exigences du point 6° ci-après,

b) satisfasse aux exigences d'expérience récente de l'article 12, § 2.

4° de uitreiking van de éénmotoren IR(A) of de uitreiking van de meermotoren IR(A) mits de instructeur in dit laatste geval voldoet aan de vereisten van artikel 88 § 1, en onder voorbehoud dat de instructeur :

a) ten minste 200 vlieguren heeft uitgevoerd onder IFR, waarvan maximum 50 uren mogen uitgevoerd zijn op een vluchtnabootser of op een FNPT II, en

b) als leerling een goedgekeurde cursus heeft gevolgd, die ten minste 5 uren instructie op een vliegtuig, vluchtnabootser, of FNPT II bevat, en geslaagd is voor de overeenstemmende vaardigheidstest overeenkomstig de door de Directeur-generaal met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL;

5° de uitreiking van een type- of klassebevoegdverklaring voor meermotorige éénpilootvliegtuigen, op voorwaarde dat de instructeur voldoet aan de voorwaarden inzake het verkrijgen van de CRI(SPA) voor meermotorigen;

6° de uitreiking van een bevoegdverklaring FI(A) op voorwaarde dat de instructeur :

a) ten minste 500 uren instructie op vliegtuigen heeft uitgevoerd,

b) blijk heeft gegeven ten overstaan van een FIE(A) van zijn bekwaamheid in het verstrekken van een opleiding FI(A) tijdens een vaardigheidstest, afgelegd overeenkomstig de door de Directeur-generaal met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL vastgestelde bepalingen, en

c) hiertoe gemachtigd is door de Directeur-generaal.

Onderafdeling 4. — Voorafgaandelijke voorwaarden

Art. 79. Alvorens toegelaten te worden tot een goedgekeurde cursus om een FI(A) te verkrijgen moet de kandidaat :

1° ten minste een CPL(A) hebben of ten minste 200 vlieguren uitgevoerd hebben, waarvan 150 uren als gezagvoerder indien hij houder is van een PPL(A);

2° geslaagd zijn voor het examen over de theoretische kennis voor het verkrijgen van een CPL(A);

3° ten minste 30 uren uitgevoerd hebben op éénmotorige vliegtuigen met zuigermotor, waarvan ten minste 5 uren moeten uitgevoerd zijn gedurende de zes maanden die voorafgaan aan de in de 6° hieronder vermelde toelatingsvliegtest;

4° ten minste 10 uren instructie instrumentvliegen hebben gekregen, waarvan maximum 5 uren als tijd met instrumenten op de grond op een vluchtnabootser of op een FNPT II;

5° ten minste 20 uren overlandvluchten uitgevoerd hebben als gezagvoerder met inbegrip van een overlandvlucht van minstens 540 km (300 NM) tijdens dewelke op twee verschillende luchtvaartterreinen, die niet deze van het vertrek zijn, een landing met volledige stop werd uitgevoerd, en

6° geslaagd zijn voor een toelatingstest. Deze door de Directeur-generaal met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL bepaalde specifieke vliegtest moet afgelegd worden voor een FI(A) gemachtigd voor de opleiding van FI(A). Deze test dient met succes afgelegd te zijn binnen de zes maanden die aan het begin van de cursus voorafgaan. De test moet aantonen dat de kandidaat over de nodige bekwaamheid beschikt om de cursus te volgen.

Onderafdeling 5. — Opleidingscursussen

Art. 80. De kandidaat voor een bevoegdverklaring FI(A) moet een cursus theoretische en vliegopleiding gevolgd hebben bij een FTO, overeenkomstig een door de Directeur-generaal met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL bepaald programma.

Onderafdeling 6. — Vaardigheid

Art. 81. De kandidaat voor een bevoegdverklaring FI(A) moet aan een door de Directeur-generaal aangeduide examinerator het bewijs leveren van zijn vaardigheid in het opleiden van een leerling-bestuurder op het voor het uitreiken van een PPL(A) vereiste niveau, daarin begrepen de opleiding inzake briefing voor en na de vlucht en de theoretische opleiding overeenkomstig de door de Directeur-generaal met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL bepaalde voorwaarden.

4° la délivrance de l'IR(A) monomoteur ou la délivrance de l'IR(A) multimoteur pour autant que l'instructeur, dans ce dernier cas, satisfasse aux conditions de l'article 88 § 1^{er}, et sous réserve que l'instructeur ait :

a) accompli au moins 200 heures de vol en IFR, dont un maximum de 50 heures peuvent avoir été effectuées sur un simulateur de vol ou sur un FNPT II, et

b) suivi en tant qu'élève un cours approuvé comprenant au moins 5 heures d'instruction sur avion, simulateur de vol ou FNPT II, et réussi l'épreuve d'aptitude correspondante conformément aux dispositions déterminées par le directeur général par référence aux dispositions du JAR-FCL;

5° la délivrance d'une qualification de type ou de classe avions multimoteurs monopilotes, sous réserve que l'instructeur ait rempli les conditions relatives à l'obtention de la CRI(SPA) multimoteur;

6° la délivrance d'une qualification FI(A) à condition que l'instructeur ait :

a) accompli au minimum 500 heures d'instruction sur avion,

b) démontré à un FIE(A) son aptitude à dispenser une formation FI(A) dans le cadre d'une épreuve d'aptitude présentée conformément aux dispositions déterminées par le directeur général par référence aux dispositions du JAR-FCL, et

c) été autorisé à cet effet par le directeur général.

Sous-section 4. — Conditions préalables

Art. 79. Avant d'être admis à commencer un cours approuvé en vue de l'obtention d'une FI(A), le candidat doit :

1° détenir au moins une CPL(A) ou avoir accompli au moins 200 heures de vol, dont 150 heures en tant que pilote commandant de bord s'il est titulaire d'une PPL(A);

2° avoir réussi l'examen de connaissances théoriques pour l'obtention d'une CPL(A);

3° avoir accompli au moins 30 heures sur avions monomoteurs à pistons, dont au moins 5 heures auront été accomplies pendant les six mois précédant l'épreuve en vol de pré-admission mentionnée en 6° ci-dessous;

4° avoir reçu au moins 10 heures d'instruction de vol aux instruments, dont au maximum 5 heures peuvent être du temps aux instruments au sol sur un simulateur de vol ou sur un FNPT II;

5° avoir accompli au moins 20 heures de vol sur campagne en tant que pilote commandant de bord, comprenant un vol sur campagne d'au moins 540 km (300 NM) pendant lequel un arrêt complet a été effectué sur deux aérodromes différents qui ne sont pas ceux du départ, et

6° avoir réussi une épreuve d'admission. Cette épreuve spécifique en vol définie par le directeur général par référence aux dispositions du JAR-FCL, doit être présentée devant un FI(A) autorisé à former des FI(A). Cette épreuve doit être réussie dans les six mois précédant le début du cours. L'épreuve doit démontrer la capacité du candidat à suivre le cours.

Sous-section 5. — Cours de formation

Art. 80. Le candidat à une qualification FI(A) doit avoir suivi un cours de formation théorique et en vol auprès d'un FTO, conformément au programme défini par le directeur général par référence aux dispositions du JAR-FCL.

Sous-section 6. — Aptitude

Art. 81. Le candidat à une qualification FI(A) démontre à un examinateur désigné par le directeur général, son aptitude à former un élève pilote au niveau requis pour la délivrance d'une PPL(A), y compris la formation pré-vol, la formation après vol ainsi que la formation théorique, conformément aux conditions déterminées par le directeur général par référence aux dispositions du JAR-FCL.

Onderafdeling 7. — Uitreiking

Art. 82. Onder voorbehoud van de bepalingen inzake de initiële beperkingen wordt een bevoegdverklaring FI(A) uitgereikt aan de kandidaat die voldoet aan de in dit hoofdstuk gestelde voorwaarden.

Onderafdeling 8. — Wedergeldigmaking en hernieuwing

Art. 83. § 1. Voor de wedergeldigmaking van een bevoegdverklaring FI(A) vervult de houder twee van de drie volgende voorwaarden :

1° ten minste 100 uren vliegopleiding op vliegtuigen verstrekt hebben als FI, CRI, IRI of als examinerator op vliegtuigen gedurende de periode dat de bevoegdverklaring geldig is, waarvan ten minste 30 uren gedurende de 12 maanden die aan de vervaldatum van genoemde bevoegdverklaring voorafgaan.

Indien ook de voorrechten van de IRI(A) moeten wedergeldig gemaakt worden, dienen 10 van deze 30 uren te bestaan uit instructie instrumentvliegen;

2° tijdens de geldigheidsduur van de bevoegdverklaring FI(A) een bijscholing voor vlieg instructeur bijgewoond hebben die goedgekeurd is door de Directeur-generaal;

3° tijdens de 12 maanden die aan de vervaldatum van de bevoegdverklaring FI(A) voorafgaan, geslaagd zijn, ten titel van bekwaamheidsproef, voor de vaardigheidstest voor het verkrijgen van de bevoegdverklaring FI(A).

§ 2. Tijdens één op twee wedergeldigmakingen van een FI(A)-bevoegdverklaring moet de FI(A) de voorwaarde vermeld onder § 1, 3° vervullen.

§ 3. Indien de bevoegdverklaring vervallen is, voldoet de kandidaat tijdens de 12 maanden die aan de hernieuwing voorafgaan aan de voorwaarden bepaald in § 1, punten 2° en 3°.

Afdeling 6. — Bevoegdverklaring instructeur voor typebevoegdverklaring meerpilootvliegtuigen TRI(MPA)

Onderafdeling 1. — Voorrechten

Art. 84. De bevoegdverklaring TRI(MPA) staat toe opleiding te geven aan de houders van een vergunning met het oog op de uitreiking van een typebevoegdverklaring MPA alsook de vereiste opleiding te verstrekken voor de onderlinge samenwerking van de bemanning (MCC).

Indien de opleiding voor de bevoegdverklaring TRI(A) enkel op simulator gebeurde laten de voorrechten niet toe de nood- en abnormale procedures te trainen op een vliegtuig. Deze beperking kan opgeheven worden door het vereiste deel van de training als TRI(A) op een vliegtuig te volgen.

Onderafdeling 2. — Voorwaarden

Art. 85. § 1. De kandidaat voor een eerste bevoegdverklaring TRI(MPA) moet :

1° met succes een volledige cursus TRI gevolgd hebben in een FTO of een TRTO overeenkomstig het door de Directeur-generaal met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL bepaald programma;

2° ten minste 1500 vliegunen uitgevoerd hebben als bestuurder van meerpilootvliegtuigen;

3° tijdens de 12 maanden die aan de aanvraag voorafgaan ten minste 30 routesectoren uitgevoerd hebben, daarin begrepen opstijgingen en landingen als gezagvoerder of als medebestuurder op een vliegtuig van het betreffende type, of op een vliegtuig van een gelijkaardig type indien hij daartoe gemachtigd is door de Directeur-generaal. Van deze 30 routesectoren mogen er maximum 15 uitgevoerd worden op een vluchtnabootser; en

4° tijdens een volledige cursus voor de typebevoegdverklaring, ten minste 3 uren vlieg instructie gegeven hebben op een vliegtuig en/of op een vluchtnabootser van het betreffende type, onder toezicht en tot voldoening van een daartoe door de Directeur-generaal aangestelde TRI(A).

§ 2. De voorrechten van de bevoegdverklaring TRI(MPA) worden uitgebreid tot andere types van meerpilootvliegtuigen op voorwaarde dat de houder :

1° tijdens de 12 maanden die aan de aanvraag voorafgaan ten minste 15 routesectoren uitgevoerd heeft, daarin begrepen landingen en opstijgingen als gezagvoerder of als medebestuurder op een vliegtuig van het betreffende type, of op een vliegtuig van een gelijkaardig type indien hij daartoe gemachtigd is door de Directeur-generaal. Van deze 15 routesectoren mogen er maximum 7 uitgevoerd zijn op een vluchtnabootser;

Sous-section 7. — Délivrance

Art. 82. Sous réserve des dispositions relatives aux restrictions initiales, une qualification FI(A) est délivrée au candidat qui remplit les conditions du présent chapitre.

Sous-section 8. — Revalidation et renouvellement

Art. 83. § 1^{er}. Pour la revalidation d'une qualification FI(A), le titulaire remplit deux des trois conditions suivantes :

1° avoir dispensé au moins 100 heures de formation en vol sur avions en tant que FI, CRI, IRI ou en tant qu'examineur, pendant la période de validité de la qualification, dont au moins 30 heures dans les 12 mois précédant la date d'expiration de ladite qualification.

Si les privilèges de l'IRI(A) doivent également être revalidés, 10 heures de ces 30 heures doivent être des heures d'instruction de vol aux instruments;

2° avoir assisté pendant la période de validité de la qualification FI(A), à un séminaire de recyclage pour instructeur de vol, approuvé par le directeur général;

3° avoir réussi, au titre d'un contrôle de compétence, l'épreuve d'aptitude pour l'obtention de la qualification FI(A), dans les 12 mois précédant la date d'expiration de la qualification FI(A).

§ 2. Une fois sur deux, lors de la revalidation d'une qualification FI(A), le FI(A) doit satisfaire à la condition mentionnée au § 1^{er}, 3°.

§ 3. Si la qualification est expirée, le candidat remplit les conditions du § 1^{er} points 2° et 3°, dans les 12 mois précédant le renouvellement.

Section 6. — Qualification d'instructeur de qualification de type avions multipilotes TRI(MPA)

Sous-section 1^{re}. — Privilèges

Art. 84. La qualification TRI(MPA) permet de former les titulaires d'une licence en vue de la délivrance d'une qualification de type MPA ainsi que de dispenser la formation requise pour le travail en équipage (MCC).

Si la formation pour la qualification TRI(A) a eu lieu uniquement sur simulateur, les privilèges ne permettent pas l'entraînement aux procédures d'urgence et anormales sur avion. Cette restriction peut être levée en suivant la partie requise de l'entraînement TRI(A) sur avion.

Sous-section 2. — Conditions

Art. 85. § 1^{er}. Le candidat à une première qualification TRI(MPA) doit avoir :

1° suivi de manière complète et satisfaisante un cours TRI auprès d'un FTO ou d'un TRTO conformément au programme défini par le directeur général par référence aux dispositions du JAR-FCL;

2° effectué au moins 1500 heures de vol en tant que pilote d'avions multipilotes;

3° effectué, dans les 12 mois précédant la demande, au moins 30 étapes, comprenant des décollages et des atterrissages en tant que pilote commandant de bord ou copilote sur le type d'avion correspondant, ou sur un avion d'un type similaire s'il y est autorisé par le directeur général. De ces 30 étapes, 15 étapes au maximum peuvent avoir été effectuées sur un simulateur de vol; et

4° lors d'un cours complet de qualification de type, dispensé au moins 3 heures d'instruction en vol sur le type d'avion et/ou sur un simulateur de vol correspondant, sous la surveillance et à la satisfaction d'un TRI(A) désigné à cet effet par le directeur général.

§ 2. Les privilèges de la qualification TRI(MPA) sont étendus à d'autres types d'avions multipilotes, à condition que le titulaire ait :

1° effectué, dans les 12 mois précédant la demande, au moins 15 étapes, comprenant des atterrissages et des décollages en tant que pilote commandant de bord ou copilote sur le type d'avion correspondant ou sur un avion d'un type similaire s'il y est autorisé par le directeur général. De ces 15 étapes, 7 étapes au maximum peuvent avoir été effectuées sur un simulateur de vol;

2° op volledige wijze en met succes het gepaste gedeelte technische opleiding van een cursus TRI gevolgd hebben goedgekeurd door de Directeur-generaal met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL, en

3° tijdens een volledige cursus voor de typebevoegdverklaring ten minste 3 uren vlieg instructie hebben gegeven op een vliegtuig en/of op een vluchtnabootser van het betreffende type, onder toezicht en tot voldoening van een daartoe door de Directeur-generaal aangestelde TRI(A).

Onderafdeling 3. — Wedergeldigmaking en hernieuwing

Art. 86. § 1. Voor de wedergeldigmaking van een bevoegdverklaring TRI(MPA), moet de houder, gedurende de 12 maanden die aan de vervaldatum van de bevoegdverklaring voorafgaan :

1° hetzij een van de volgende onderdelen hebben gegeven van een volledige cursus voor de uitreiking, voor de bijscholing of voor het behoud van de bekwaamheid van een typebevoegdverklaring :

- a) een sessie op vluchtnabootser van ten minste 3 uren, of
- b) een oefening in vlucht van ten minste 1 uur, waarin begrepen ten minste 2 opstijgingen en 2 landingen;

2° hetzij een bijscholingstraining TRI(A) hebben gevolgd die aanvaard is door de Directeur-generaal.

§ 2. Wanneer de bevoegdverklaring vervallen is, moet de kandidaat :

1° tijdens de 12 maanden die aan de aanvraag voorafgaan, ten minste 30 routesectoren uitgevoerd hebben, waarin begrepen opstijgingen en landingen als gezagvoerder of als medebestuurder op een vliegtuig van het betreffende type, of op een vliegtuig van een gelijkaardig type indien hij daartoe gemachtigd is door de Directeur-generaal. Van deze 30 routesectoren mogen er maximum 15 uitgevoerd zijn op een vluchtnabootser;

2° op een volledige wijze en met succes de onderdelen van een cursus TRI(MPA) hebben gevolgd die, in functie van de recente ervaring van de kandidaat, door de Directeur-generaal met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL werden bepaald, en

3° tijdens een volledige cursus voor de typebevoegdverklaring ten minste 3 uren vlieg instructie hebben gegeven op een vliegtuig en/of op een vluchtnabootser van het betreffende type, onder toezicht en tot voldoening van een daartoe door de Directeur-generaal aangestelde TRI(A).

Afdeling 7. — Bevoegdverklaring instructeur voor een klassebevoegdverklaring (éénpilootvliegtuigen) — CRI(SPA)

Onderafdeling 1. — Voorrechten

Art. 87. De bevoegdverklaring CRI(SPA) staat toe opleiding te geven aan de houders van een vergunning met het oog op de uitreiking van een type- of klassebevoegdverklaring voor éénpilootvliegtuigen. De houder van deze bevoegdverklaring kan instructie geven op éénmotorige of meermotorige vliegtuigen onder voorbehoud dat hij bevoegd is overeenkomstig de voorwaarden bepaald in afdeling 3 van dit hoofdstuk.

Onderafdeling 2. — Voorwaarden

Art. 88. § 1. Meermotorige vliegtuigen.

De kandidaat voor het verkrijgen van een bevoegdverklaring CRI(SPA) voor meermotorige vliegtuigen moet :

1° ten minste 500 vlieguren uitgevoerd hebben als bestuurder van vliegtuigen;

2° vooraleer de cursus aan te vangen, ten minste 30 vlieguren als gezagvoerder op vliegtuigen van de betreffende klasse of type hebben uitgevoerd, waarvan ten minste 10 vlieguren tijdens de laatste 12 maanden;

3° een goedgekeurde cursus gevolgd hebben in een FTO of een TRTO, waarin begrepen ten minste 5 uren vlieg instructie op het betreffende vliegtuig of op een vluchtnabootser, gegeven door een daartoe gemachtigd instructeur; en

4° met succes een vaardigheidstest hebben afgelegd overeenkomstig de door de Directeur-generaal met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL vastgestelde beschikkingen.

§ 2. Eénmotorige vliegtuigen.

De kandidaat voor het verkrijgen van een bevoegdverklaring CRI(SPA) voor éénmotorige vliegtuigen moet :

1° ten minste 300 vlieguren uitgevoerd hebben als bestuurder van vliegtuigen;

2° suivi de manière complète et satisfaisante la partie de formation technique appropriée d'un cours TRI approuvé par le directeur général par référence aux dispositions du JAR-FCL, et

3° lors d'un cours complet de qualification de type, dispensé au moins 3 heures d'instruction en vol sur le type d'avion et/ou sur simulateur de vol correspondant, sous la surveillance et à la satisfaction d'un TRI(A) désigné à cet effet par le directeur général.

Sous-section 3. — Revalidation et renouvellement

Art. 86. § 1^{er}. Pour la revalidation d'une qualification TRI(MPA), le titulaire doit avoir, au cours des 12 derniers mois précédant la date d'expiration de la qualification :

1° soit dispensé une des parties suivantes d'un cours complet pour la délivrance, pour le rafraîchissement ou pour le maintien de compétence d'une qualification de type :

- a) une session de simulateur d'au moins 3 heures, ou
- b) un exercice en vol d'au moins 1 heure incluant au moins 2 décollages et 2 atterrissages;

2° soit suivi un entraînement de rafraîchissement TRI(A) accepté par le directeur général.

§ 2. Si la qualification est expirée, le candidat doit avoir :

1° effectué dans les 12 mois précédant la demande au moins 30 étapes, comprenant des décollages et des atterrissages en tant que pilote commandant de bord ou copilote sur le type d'avion correspondant, ou sur un avion d'un type similaire s'il y est autorisé par le directeur général. De ces 30 étapes, 15 étapes au maximum peuvent avoir été effectuées sur un simulateur de vol;

2° suivi de manière complète et satisfaisante les parties d'un cours TRI(MPA) déterminées par le directeur général par référence aux dispositions du JAR-FCL, en fonction de l'expérience récente du candidat, et

3° lors d'un cours complet de qualification de type, dispensé au moins 3 heures d'instruction en vol sur le type d'avion et/ou sur simulateur de vol correspondant, sous la surveillance et à la satisfaction d'un TRI(A) désigné à cet effet par le directeur général.

Section 7. — Qualification d'instructeur de qualification de classe (avions monopilotes) — CRI(SPA)

Sous-section 1^{re}. — Privilèges

Art. 87. La qualification CRI(SPA) permet de former les titulaires d'une licence en vue de la délivrance d'une qualification de type ou de classe avions monopilotes. Le titulaire de cette qualification peut donner de l'instruction sur avions monomoteurs ou multimoteurs sous réserve d'être qualifié selon les conditions de la section 3 du présent chapitre.

Sous-section 2. — Conditions

Art. 88. § 1^{er}. Avions multimoteurs.

Tout candidat à l'obtention d'une qualification CRI(SPA) avions multimoteurs doit avoir :

1° accompli au moins 500 heures de vol en tant que pilote d'avions;

2° accompli, avant d'entamer le cours, au moins 30 heures de vol comme commandant de bord sur avions de la classe ou du type concerné dont au moins 10 heures de vol au cours des 12 derniers mois;

3° suivi un cours approuvé auprès d'un FTO ou d'un TRTO comprenant au moins 5 heures d'instruction en vol sur l'avion correspondant ou sur un simulateur de vol, dispensé par un instructeur approuvé à cet effet; et

4° réussi une épreuve d'aptitude conformément aux dispositions déterminées par le directeur général par référence aux dispositions du JAR-FCL.

§ 2. Avions monomoteurs.

Le candidat à l'obtention d'une qualification CRI(SPA) avions monomoteurs doit avoir :

1° accompli au moins 300 heures de vol en tant que pilote d'avions;

2° vooraleer de cursus aan te vangen, ten minste 30 vliegreuren als gezagvoerder op vliegtuigen van de betreffende klasse of type hebben uitgevoerd, waarvan ten minste 10 vliegreuren tijdens de laatste 12 maanden;

3° een goedgekeurde cursus gevolgd hebben in een FTO of een TRTO waarin begrepen ten minste 3 uren vlieg-instructie op het betreffende vliegtuig of op een vluchtnabootser, gegeven door een daartoe gemachtigd instructeur; en

4° met succes een vaardigheidstest hebben afgelegd overeenkomstig de door de Directeur-generaal met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL vastgestelde beschikkingen.

§ 3. Om de voorrechten van de bevoegdverklaring CRI(SPA) uit te breiden tot een ander type of een andere klasse vliegtuigen moet de houder, tijdens de 12 maanden die aan de aanvraag voorafgaan, ten minste 10 vliegreuren hebben uitgevoerd op vliegtuigen van de betreffende klasse of type of, onder voorbehoud van akkoord van de Directeur-generaal, op een gelijkaardig type.

Voor een uitbreiding van de bevoegdverklaring CRI(SPA) van éénmotorige naar meermotorige vliegtuigen moeten de vereisten van § 1 hiervoor vervuld zijn.

Onderafdeling 3. — Wedergeldigmaking en hernieuwing

Art. 89. § 1. Voor de wedergeldigmaking van een bevoegdverklaring CRI(SPA), moet de kandidaat, tijdens de 12 maanden die aan de vervaldatum van de bevoegdverklaring voorafgaan :

1° ten minste 10 uren vlieg-instructie als CRI(SPA) gegeven hebben, en, als de kandidaat CRI(SPA) voorrechten op zowel éénmotorige als meermotorige vliegtuigen heeft, van die tien uur vlieg-instructie ten minste vijf uur op éénmotorige vliegtuigen en vijf uur op meermotorige vliegtuigen gegeven hebben, of

2° een bijscholingstraining hebben gegeven tot voldoening van de Directeur-generaal, of

3° een bijscholingstraining gevolgd hebben als CRI(A), tot voldoening van de Directeur-generaal.

§ 2. Als de bevoegdverklaring vervallen is, moet de kandidaat tijdens de 12 maanden die aan de aanvraag voorafgaan :

1° een bijscholingstraining gevolgd hebben als CRI(A), tot voldoening van de Directeur-generaal, en

2° met succes, ten titel van bekwaamheidsproef, het betreffende gedeelte (meermotorigen of éénmotorigen) van de vaardigheidstest voor het verkrijgen van de bevoegdverklaring CRI(A) hebben afgelegd.

Afdeling 8. — Bevoegdverklaring instructeur instrumentvliegen (vliegtuigen) — IRI(A)

Onderafdeling 1. — Voorrechten

Art. 90. De voorrechten van de bevoegdverklaring IRI(A) zijn beperkt tot de vlieg-instructie voor :

1° het verkrijgen van een éénmotoren IR(A);

2° het verkrijgen van een meermotoren IR(A), op voorwaarde dat de instructeur voldoet aan de vereisten van artikel 88 § 1.

Onderafdeling 2. — Voorwaarden

Art. 91. De kandidaat voor een bevoegdverklaring IRI(A) moet :

1° ten minste 800 vliegreuren onder IFR hebben uitgevoerd waarvan ten minste 400 uren op vliegtuigen;

2° bij een FTO met succes een volledige door de Directeur-generaal met verwijzing naar de bepalingen van JAR-FCL goedgekeurde cursus gevolgd hebben; en

3° geslaagd zijn voor de door de Directeur-generaal met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL bepaalde vaardigheidstest.

Onderafdeling 3. — Wedergeldigmaking en hernieuwing

Art. 92. § 1. Voor de wedergeldigmaking van een bevoegdverklaring IRI(A), moet de houder de voorwaarden voor de wedergeldigmaking van een bevoegdverklaring FI(A) vervullen.

§ 2. Wanneer de bevoegdverklaring vervallen is, voldoet de houder aan de voorwaarden voor de hernieuwing van een vervallen bevoegdverklaring FI(A), alsook aan alle andere voorwaarden die door de Directeur-generaal met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL zijn bepaald voor de hernieuwing van een vervallen bevoegdverklaring FI(A).

2° accompli, avant d'entamer le cours, au moins 30 heures de vol comme commandant de bord sur avions de la classe ou du type concerné, dont au moins 10 heures de vol au cours des 12 derniers mois;

3° suivi un cours approuvé auprès d'un FTO ou d'un TRTO comprenant au moins 3 heures d'instruction en vol sur l'avion correspondant ou sur un simulateur de vol, dispensé par un instructeur approuvé à cet effet; et

4° réussi une épreuve d'aptitude conformément aux dispositions déterminées par le directeur général par référence aux dispositions du JAR-FCL.

§ 3. Avant d'étendre les privilèges de la qualification CRI(SPA) à un autre type ou à une autre classe d'avions, le titulaire doit avoir effectué, dans les 12 mois qui précèdent la demande, au moins 10 heures de vol sur avions de la classe ou du type correspondant ou, sous réserve de l'accord du directeur général, sur un type similaire.

Pour une extension des privilèges de la qualification CRI(SPA) d'avions monomoteurs à des avions multimoteurs, les conditions du § 1^{er} ci-dessus doivent être remplies.

Sous-section 3. — Revalidation et renouvellement

Art. 89. § 1^{er}. Pour la revalidation d'une qualification CRI(SPA), le candidat doit avoir, au cours des 12 mois précédant la date d'expiration de la qualification :

1° dispensé au moins 10 heures d'instruction en vol, en tant que CRI(SPA) et, si le candidat CRI(SPA) possède des privilèges aussi bien sur des avions monomoteurs que sur des avions multimoteurs, cette instruction en vol de dix heures doit comprendre au moins cinq heures sur des avions monomoteurs et au moins cinq heures sur des avions multimoteurs, ou

2° dispensé un entraînement de rafraîchissement à la satisfaction du directeur général, ou

3° suivi un entraînement de rafraîchissement en tant que CRI(A), à la satisfaction du directeur général.

§ 2. Si la qualification est expirée, le candidat doit avoir, dans les 12 mois précédant la demande :

1° suivi un entraînement de rafraîchissement en tant que CRI(A) à la satisfaction du directeur général, et

2° réussi, au titre d'un contrôle de compétence, la partie appropriée (multimoteurs ou monomoteurs) de l'épreuve d'aptitude pour l'obtention de la qualification CRI(A).

Section 8. — Qualification d'instructeur de vol aux instruments (avions) — IRI(A)

Sous-section 1^{re}. — Privilèges

Art. 90. Les privilèges de la qualification IRI(A) sont limités à l'instruction en vol pour :

1° l'obtention d'une IR(A) monomoteur;

2° l'obtention d'une IR(A) multimoteur à condition que l'instructeur réponde aux exigences de l'article 88, § 1^{er}.

Sous-section 2. — Conditions

Art. 91. Le candidat à une qualification IRI(A) doit avoir :

1° accompli au moins 800 heures de vol en IFR dont au moins 400 heures sur avions;

2° suivi de manière complète et satisfaisante auprès d'un FTO, un cours approuvé par le directeur général par référence aux dispositions du JAR-FCL; et

3° réussi l'épreuve d'aptitude définie par le directeur général par référence aux dispositions du JAR-FCL.

Sous-section 3. — Revalidation et renouvellement

Art. 92. § 1^{er}. Pour la revalidation d'une qualification IRI(A), le titulaire doit remplir les conditions de revalidation d'une qualification FI(A).

§ 2. Si la qualification est expirée, le titulaire remplit les conditions de renouvellement d'une qualification FI(A) expirée, ainsi que toutes autres conditions déterminées par le directeur général par référence aux dispositions du JAR-FCL pour le renouvellement d'une qualification FI(A) expirée.

Afdeling 9. — Toelating instructeur synthetisch vliegen (vliegtuigen)
SFI(A)

Onderafdeling 1. — Voorrechten

Art. 93. De toelating SFI(A) staat toe synthetische vlieg instructie te geven voor de typebevoegdverklaringen alsook de opleiding inzake onderlinge samenwerking van de bemanning (MCC).

Onderafdeling 2. — Voorwaarden

Art. 94. § 1. De kandidaat voor een toelating SFI(A) moet :

1° houder zijn of geweest zijn van een JAA-Lidstaat uitgereikte professionele vergunning of van een professionele vergunning die niet aan de JAR-FCL normen beantwoordt maar die door de Directeur-generaal is aanvaard;

2° bij een FTO of een TRTO met succes het volledige onderdeel op vluchtnabootser hebben gevolgd van de opleidingscursus voor de betreffende typebevoegdverklaring;

3° een vliegervaring hebben van ten minste 1 500 uren als bestuurder van meerpilootvliegtuigen;

4° op volledige wijze een goedgekeurde cursus TRI(A) hebben gevolgd;

5° gedurende een volledige cursus voor typebevoegdverklaring ten minste 3 uren vlieg instructie in verband met de taak van een TRI(A) op het betreffende vliegtuigtype hebben uitgevoerd, onder toezicht en tot voldoening van een hiertoe door de Directeur-generaal aangestelde TRI(A);

6° tijdens de 12 maanden die aan de aanvraag voorafgaan met succes, ten titel van bekwaamheidsproef, de vaardigheidstest voor het verkrijgen van de typebevoegdverklaring hebben afgelegd. Deze proef wordt afgelegd op een vluchtnabootser van het betreffende vliegtuigtype; en

7° tijdens de 12 maanden die aan de aanvraag voorafgaan, als waarnemer ten minste drie routesectoren hebben uitgevoerd in de cockpit van het betreffende vliegtuigtype of van een gelijkaardig door de Directeur-generaal aanvaard type, of tijdens de 12 maanden die de aanvraag voorafgaan, als waarnemer ten minste twee door een gekwalificeerde bemanning uitgevoerde LOFT-sessies bijgewoond hebben in een vluchtnabootser van het betreffende vliegtuigtype of van een gelijkaardig door de Directeur-generaal aanvaard type.

Tijdens deze sessies moet :

a) een vlucht van ten minste 2 uur tussen 2 verschillende luchtvaartterreinen plaatshebben;

b) een briefing en debriefing van elke sessie gebeuren.

§ 2. De voorrechten worden uitgebreid tot andere meerpilootvliegtuigtypes, op voorwaarde dat de houder :

1° bij een FTO of een TRTO met succes het volledige onderdeel op vluchtnabootser heeft gevolgd van de opleidingscursus voor de betreffende typebevoegdverklaring, en

2° gedurende een volledige cursus voor typebevoegdverklaring, ten minste 3 uren vlieg instructie in verband met de taak van een TRI(A) heeft uitgevoerd op het betreffende vliegtuigtype, onder toezicht en tot voldoening van een daartoe door de Directeur-generaal aangestelde TRI(A).

Onderafdeling 3. — Wedergeldigmaking en hernieuwing

Art. 95. § 1. Voor de wedergeldigmaking van een toelating SFI(A) moet de houder tijdens de 12 maanden die aan de vervaldatum van de toelating voorafgaan :

1° een sessie op vluchtnabootser van ten minste 3 uren hebben gegeven, als onderdeel van een volledige cursus voor het verkrijgen, voor de bijscholing of voor het behoud van de bekwaamheid van een typebevoegdverklaring, en

2° een bekwaamheidsproef hebben afgelegd op een vluchtnabootser van het betreffende type.

§ 2. Wanneer de toelating vervallen is moet de kandidaat :

1° het gedeelte op vluchtnabootser gevolgd hebben van de cursus voor de betreffende typebevoegdverklaring;

2° met succes een volledige goedgekeurde cursus TRI(A) hebben gevolgd;

3° gedurende een volledige cursus voor typebevoegdverklaring, ten minste één onderdeel van de taak van een TRI(A) hebben uitgevoerd op het betreffende vliegtuigtype, onder toezicht en tot voldoening van een daartoe door de Directeur-generaal aangestelde TRI(A); en

4° een bekwaamheidsproef hebben afgelegd op een vluchtnabootser van het betreffende type.

Section 9. — Autorisation d'instructeur de vol synthétique (avions)
SFI(A)

Sous-section 1^{re}. — Privilèges

Art. 93. L'autorisation SFI(A) permet de dispenser l'instruction de vol synthétique pour les qualifications de type, ainsi que la formation au travail en équipage (MCC).

Sous-section 2. — Conditions

Art. 94. § 1^{er}. Le candidat à une autorisation SFI(A) doit :

1° être ou avoir été titulaire d'une licence professionnelle de pilote délivrée par un Etat membre des JAA, ou d'une licence professionnelle non conforme aux normes JAR-FCL mais qui est acceptée par le directeur général;

2° avoir suivi de manière complète et satisfaisante auprès d'un FTO ou d'un TRTO, la partie simulateur du cours de qualification de type applicable;

3° avoir une expérience de vol d'au moins 1 500 heures en tant que pilote d'avions multipilotes;

4° avoir suivi de manière complète un cours TRI(A) approuvé;

5° avoir, lors d'un cours complet de qualification de type, exercé au moins 3 heures d'instruction de vol en relation avec la fonction d'un TRI(A) sur le type d'avion correspondant, sous la surveillance et à la satisfaction d'un TRI(A) désigné à cet effet par le directeur général;

6° avoir réussi dans les 12 mois précédant la demande au titre d'un contrôle de compétence, l'épreuve d'aptitude pour l'obtention de la qualification de type. Cette épreuve est présentée sur un simulateur de vol du type d'avion considéré; et

7° avoir accompli, dans les 12 mois précédant la demande, au moins trois étapes en tant qu'observateur dans le poste de pilotage sur le type d'avion considéré ou d'un type équivalent accepté par le directeur général, ou avoir assisté, en tant qu'observateur, dans les 12 mois précédant la demande, à au moins deux séances LOFT effectuées par un équipage qualifié dans un simulateur de vol du type d'avion concerné ou d'un type équivalent accepté par le directeur général.

Au cours de ces sessions sont effectués :

a) un vol d'au moins 2 heures entre 2 aérodromes distincts;

b) un briefing et un débriefing de chaque session.

§ 2. Les privilèges sont étendus à d'autres types d'avions multipilotes, à condition que le titulaire ait :

1° suivi de manière complète et satisfaisante auprès d'un FTO ou TRTO, la partie simulateur du cours de qualification pour le type considéré, et

2° lors d'un cours complet de qualification de type, exercé au moins 3 heures d'instruction de vol en relation avec la fonction d'un TRI(A) sur le type d'avion correspondant, sous la surveillance et à la satisfaction d'un TRI(A) désigné à cet effet par le directeur général.

Sous-section 3. — Revalidation et renouvellement

Art. 95. § 1^{er}. Pour la revalidation d'une autorisation SFI(A), le titulaire doit avoir dans les 12 mois précédant l'expiration de l'autorisation :

1° dispensé une session de simulateur d'au moins 3 heures faisant partie d'un cours complet pour l'obtention, pour le rafraîchissement ou pour le maintien de compétence d'une qualification de type, et

2° présenté un contrôle de compétence sur un simulateur de vol du type correspondant.

§ 2. Si l'autorisation est expirée, le candidat doit avoir :

1° suivi la partie simulateur du cours de qualification pour le type d'avion considéré;

2° suivi de manière complète et satisfaisante un cours TRI(A) approuvé;

3° lors d'un cours complet de qualification de type, exercé au moins une des parties des fonctions d'un TRI(A) sur le type d'avion correspondant, sous la surveillance et à la satisfaction d'un TRI(A) désigné à cet effet par le directeur général; et

4° présenté un contrôle de compétence sur un simulateur du type concerné.

Afdeling 10. — Toelating instructeur onderlinge samenwerking van de bemanning (vliegtuigen) — MCCI(A)

Onderafdeling 1. — Voorrechten

Art. 96. De toelating MCCI(A) staat toe om opleiding te geven voor het praktisch gedeelte van de cursussen onderlinge samenwerking van de bemanning, als die niet samen met typebevoegdverklaringsopleiding gegeven worden.

Onderafdeling 2. — Voorwaarden

Art. 97. § 1. De kandidaat voor een toelating MCCI(A) moet :

1° houder zijn of geweest zijn van een door een JAA-Lidstaat uitgereikte professionele vergunning of van een professionele vergunning die niet aan de JAR-FCL-normen beantwoordt, maar die door de Directeur-generaal is aanvaard;

2° een vliegervaring hebben van ten minste 1 500 uren als bestuurder van meerpilootvliegtuigen;

3° een goedgekeurde MCCI-opleiding op een FNPT II of een vluchtnabootser voltooid hebben;

4° gedurende een volledige cursus voor typebevoegdverklaring ten minste 3 uur vlieg instructie of MCC-instructie op de betreffende FNPT II of vluchtnabootser gegeven hebben, onder toezicht en tot voldoening van een hiertoe gegeven door de Directeur-generaal aangestelde TRI(A), SFI(A) of MCCI(A).

§ 2. Om de voorrechten tot een ander type van FNPT II of vluchtnabootser uit te breiden, moet de houder de in § 1, 4° bepaalde instructie op dat type van FNPT II of vluchtnabootser gegeven hebben.

Onderafdeling 3. — Wedergeldigmaking en hernieuwing

Art. 98. § 1. Voor de wedergeldigmaking van een toelating MCCI(A) moet de houder tijdens de 12 maanden die aan de vervaldatum van de toelating voorafgaan, een instructie zoals bepaald in artikel 97, § 1, 4° gegeven hebben.

§ 2. Wanneer de toelating vervallen is, moet de kandidaat :

1° een door de Directeur-generaal bepaalde bijscholing gevolgd hebben;

2° de in artikel 97, § 1, 4° bepaalde instructie geven.

Afdeling 11. — Toelating instructeur synthetische trainer (vliegtuigen) — STI(A)

Onderafdeling 1. — Voorrechten

Art. 99. De toelating STI(A) staat toe om synthetische vliegopleiding te geven voor het verkrijgen van een vergunning, de bevoegdverklaring instrumentvliegen of een klasse- of typebevoegdverklaring voor éénpilootvliegtuigen.

Onderafdeling 2. — Voorwaarden

Art. 100. De kandidaat voor een toelating STI(A) moet :

1° houder zijn of tijdens de drie jaren die aan de aanvraag voorafgaan, houder geweest zijn van een vergunning met de voorrechten van instructeur voor de opleiding die hij wenst te geven, ofwel een vergunning afgeleverd door een niet-JAA-Lidstaat bezitten die door de Directeur-generaal aanvaard wordt;

2° in een vluchtnabootser of een FNPT II ten minste drie uur training gegeven hebben over de opleiding die hij als STI(A) wenst te geven onder toezicht en tot voldoening van een door de Directeur-generaal hiertoe aangestelde FIE(A);

3° tijdens de 12 maanden die aan de aanvraag voorafgaan, een bekwaamheidsproef afgelegd hebben op de klasse of op het type éénpilootvliegtuig waarvoor hij instructie wenst te geven.

Onderafdeling 3. — Wedergeldigmaking en hernieuwing

Art. 101. § 1. Voor de wedergeldigmaking van een toelating STI(A) moet de houder tijdens de 12 maanden die aan de vervaldatum van de toelating voorafgaan :

1° ten minste drie uur instructie op een vluchtnabootser of een FNPT II gegeven hebben, als onderdeel van een cursus voor het verkrijgen van een CPL, een IR of een klasse- of typebevoegdverklaring;

2° het gedeelte « instrumentvliegen » van de bekwaamheidsproef afleggen op de klasse of op het type éénpilootvliegtuig waarvoor hij gewoonlijk instructie verschaft.

§ 2. Wanneer de toelating vervallen is, moet de kandidaat :

1° tenminste drie uur instructie krijgen in een vluchtnabootser of FNPT II, als opfrissing;

Section 10. — Autorisation instructeur au travail en équipage (avions) — MCCI(A)

Sous-section 1^{re}. — Privilèges

Art. 96. L'autorisation MCCI(A) permet de donner de l'instruction pour la partie pratique des cours travail en équipage lorsque cette dernière n'est pas donnée en même temps que l'instruction pour une qualification de type.

Sous-section 2. — Conditions

Art. 97. § 1^{er}. Le candidat à une autorisation MCCI(A) doit :

1° être ou avoir été détenteur d'une licence professionnelle délivrée par un Etat membre des JAA ou d'une licence professionnelle non conforme aux normes JAR-FCL, mais qui est acceptée par le directeur général;

2° avoir une expérience de vol d'au moins 1 500 heures en tant que pilote d'avions multipilotes;

3° avoir accompli une formation MCCI approuvée sur un FNPT II ou sur un simulateur de vol;

4° avoir dispensé, pendant un cours complet pour qualification de type, au moins 3 heures d'instruction en vol ou d'instruction MCC sur le FNPT II ou simulateur de vol considéré, sous la surveillance et à la satisfaction d'un TRI(A), SFI(A) ou MCCI(A) désigné à cet effet par le directeur général.

§ 2. Pour étendre les privilèges à un autre type de FNPT II ou de simulateur de vol, le titulaire doit avoir dispensé l'instruction mentionnée dans le § 1^{er}, 4° sur ce type de FNPT II ou sur ce simulateur de vol.

Sous-section 3. — Revalidation et renouvellement

Art. 98. § 1^{er}. Pour la revalidation d'une autorisation MCCI(A), le titulaire doit, au cours des 12 derniers mois précédant la date d'expiration de l'autorisation, avoir dispensé l'instruction visée à l'article 97, § 1^{er}, 4°.

§ 2. Si l'autorisation est expirée, le candidat doit :

1° avoir suivi un cours de rafraîchissement déterminé par le directeur général;

2° avoir dispensé l'instruction visée à l'article 97, § 1^{er}, 4°.

Section 11. — Autorisation d'instructeur d'entraîneur synthétique (avions) — STI(A)

Sous-section 1^{re}. — Privilèges

Art. 99. L'autorisation STI(A) permet de dispenser l'instruction de vol synthétique pour l'obtention d'une licence, d'une qualification de vol aux instruments ou d'une qualification de classe ou de type d'avions monopilotes.

Sous-section 2. — Conditions

Art. 100. Le candidat à une autorisation STI(A) doit :

1° être titulaire ou avoir été titulaire pendant les trois années précédant la demande, d'une licence avec les privilèges d'instructeur pour la formation qu'il souhaite dispenser, ou détenir une licence délivrée par un Etat non-membre des JAA acceptée par le directeur général;

2° avoir dispensé dans un simulateur de vol ou un FNPT II au moins trois heures d'entraînement de la formation qu'il souhaite dispenser, sous la surveillance et à la satisfaction d'un FIE(A) désigné à cet effet par le directeur général;

3° avoir présenté dans les 12 mois précédant la demande, une épreuve de compétence sur la classe ou sur le type d'avion monopilote pour lequel il souhaite dispenser de l'instruction.

Sous-section 3. — Revalidation et renouvellement

Art. 101. § 1^{er}. Pour la revalidation d'une autorisation STI(A), le titulaire doit avoir dans les 12 mois précédant l'expiration de l'autorisation :

1° dispensé au moins trois heures d'instruction sur un simulateur de vol ou un FNPT II faisant partie d'un cours pour l'obtention d'une CPL, d'une IR ou d'une qualification de classe ou de type;

2° présenté la partie « vol aux instruments » de l'épreuve de compétence sur la classe ou le type d'avion monopilote pour lequel il dispense habituellement l'instruction.

§ 2. Si l'autorisation est expirée, le candidat doit :

1° recevoir au moins trois heures d'instruction dans un simulateur de vol ou dans un FNPT II, comme rafraîchissement;

2° tijdens een cursus voor het verkrijgen van een CPL, een IR of een klasse- of typebevoegdverklaring ten minste drie uur instructie geven onder toezicht en tot voldoening van een hiertoe door de Directeur-generaal aangestelde instructeur. Ten minste één uur zal onder toezicht van een FIE(A) gebeuren;

3° het gedeelte instrumentvliegen van de bekwaamheidsproef afleggen op de klasse of op het type éénpilootvliegtuig waarvoor hij gewoonlijk instructie verschaft.

HOOFDSTUK 10. — *Examinatoren*

Afdeling 1. — Functies

Art. 102. Er zijn zes categorieën examinatoren :

- 1° vliegexaminator FE(A);
- 2° examiner voor een typebevoegdverklaring TRE(A);
- 3° examiner voor een klassebevoegdverklaring CRE(A);
- 4° examiner voor de bevoegdverklaring instrumentvliegen IRE(A);
- 5° examiner voor synthetisch vliegen SFE(A);
- 6° examiner voor vlieg-instructeur FIE(A).

Afdeling 2. — Algemeen

Art. 103. § 1. Voorwaarden

1° De examiner is houder van een vergunning en van een bevoegdverklaring die ten minste evenwaardig zijn aan de vergunning en aan de bevoegdverklaring waarvoor hij gemachtigd is de vaardigheidstesten of bekwaamheidsproeven af te nemen alsook, tenzij anders is bepaald, van de voorrechten van instructeur voor deze vergunningen of bevoegdverklaringen.

2° De examiner is bevoegd om op te treden als gezagvoerder van het voor de vaardigheidstest en voor de bekwaamheidsproef gebruikte luchtvaartuig, tenzij anders bepaald, en hij dient te voldoen aan de in dit hoofdstuk omschreven voorwaarden inzake ervaring. Indien er geen bevoegde examiner beschikbaar is kan de Directeur-generaal examinatoren of inspecteurs machtigen die niet over de vereiste bevoegdverklaringen beschikken.

3° De kandidaat voor een machtiging als examiner legt een test af die erin bestaat ten minste één vaardigheidstest of één bekwaamheidsproef af te nemen tijdens dewelke hij de functies van examiner uitoefent die overeenstemmen met de aangevraagde machtiging als examiner. Deze test omvat de briefing, het afnemen van de test zelf, de beoordeling van de kandidaat van wie de test werd afgenomen, de debriefing en de samenstelling van het dossier. Deze test vindt plaats onder het toezicht hetzij van een ervaren examiner, aangeduid door de Directeur-generaal, hetzij van een inspecteur aangeduid door de Directeur-generaal.

§ 2. Meervoudige functies. Voor zover hij voldoet aan de voorwaarden inzake bevoegdheid en ervaring die in dit hoofdstuk worden vereist voor elke functie die wordt uitgeoefend, is de examiner niet beperkt tot uitoefening van één functie als FE(A), TRE(A), CRE(A), IRE(A), SFE(A) of FIE(A).

§ 3. Machtiging. De examinatoren worden overeenkomstig dit besluit gemachtigd door de Directeur-generaal. De examinatoren dienen de door de Directeur-generaal met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL goedgekeurde standaardisatiebepalingen te respecteren.

§ 4. Inschrijving op de vergunning. In het geval de wedergeldigmakingen door de examiner op de vergunningen kunnen ingeschreven worden, moet de examiner :

1° de bevoegdverklaringen, de datum van de test, de vervaldatum van de geldigheid, het nummer van zijn machtiging inschrijven, en handtekenen;

2° het origineel van het formulier van de test indienen bij de Directeur-generaal, en een exemplaar voor zijn persoonlijk dossier bewaren.

Afdeling 3. — Uitreiking en geldigheid

Art. 104. De machtiging als examiner wordt uitgereikt door de Directeur-generaal voor maximum drie jaar.

Ze kan voor periodes van dezelfde duur verlengd worden door de Directeur-generaal, indien hij dat nodig acht. De examiner moet per jaar ten minste 2 vaardigheidstesten of bekwaamheidsproeven afgenomen hebben. De examiner zorgt ervoor dat tijdens de geldigheidsperiode één van deze testen of proeven bijgewoond en beoordeeld wordt door een inspecteur aangeduid door de Directeur-generaal.

2° dispenser, pendant un cours pour l'obtention d'une CPL, d'une IR ou d'une qualification de classe ou de type, au moins trois heures d'instruction sous la surveillance et à la satisfaction d'un instructeur désigné à cet effet par le directeur général. Au moins une heure sera dispensée sous la surveillance d'un FIE(A);

3° présenter la partie vol aux instruments de l'épreuve de compétences sur la classe ou le type d'avion monopilote pour lequel il dispense habituellement l'instruction.

CHAPITRE 10. — *Examineurs*

Section 1^{re}. — Fonctions

Art. 102. Six catégories d'examineurs sont établies :

- 1° examinateur de vol FE(A);
- 2° examinateur de qualification de type TRE(A);
- 3° examinateur de qualification de classe CRE(A);
- 4° examinateur de qualification de vol aux instruments IRE(A);
- 5° examinateur de vol synthétique SFE(A);
- 6° examinateur d'instructeur de vol FIE(A).

Section 2. — Généralités

Art. 103. § 1^{er}. Conditions

1° L'examineur est titulaire d'une licence et d'une qualification au moins équivalentes à la licence et à la qualification pour lesquelles il est autorisé à conduire les épreuves d'aptitude ou les contrôles de compétence, et sauf dispositions contraires, des privilèges d'instructeur pour ces licences ou qualifications.

2° Sauf disposition contraire, l'examineur est qualifié en tant que pilote commandant de bord de l'aéronef utilisé pour l'épreuve d'aptitude ou le contrôle de compétence, et il doit remplir les conditions d'expérience définies dans le présent chapitre. Lorsqu'aucun examinateur qualifié n'est disponible, le directeur général peut autoriser des examinateurs ou des inspecteurs qui ne sont pas titulaires des qualifications requises.

3° Le candidat à une autorisation d'examineur présente un test qui consiste à faire passer au moins une épreuve d'aptitude ou un contrôle de compétence au cours de laquelle il exerce les fonctions d'examineur correspondantes à l'autorisation d'examineur demandée. Ce test comporte le briefing, la conduite du test proprement dit, l'évaluation du candidat subissant l'épreuve, le débriefing et la constitution du dossier. Ce test est supervisé soit par un examinateur expérimenté autorisé à cet effet par le directeur général, soit par un inspecteur autorisé à cet effet par le directeur général.

§ 2. Fonctions multiples. Pour autant qu'il remplit les conditions de qualification et d'expérience exigées dans le présent chapitre pour chaque fonction exercée, l'examineur n'est pas limité à une fonction unique en tant que FE(A), TRE(A), CRE(A), IRE(A), SFE(A) ou FIE(A).

§ 3. Autorisation. Les examineurs sont autorisés par le directeur général conformément au présent arrêté. Les examineurs doivent se conformer aux dispositions de standardisation des examinateurs, approuvées par le directeur général par référence aux dispositions du JAR-FCL.

§ 4. Inscription sur la licence. Dans le cas où les revalidations peuvent être inscrites sur les licences par l'examineur, celui-ci doit :

1° indiquer les qualifications, la date du contrôle, la date d'expiration de la validité, le numéro de son autorisation et signer;

2° soumettre l'original du formulaire de contrôle au directeur général et conserver un exemplaire pour son dossier personnel.

Section 3. — Délivrance et validité

Art. 104. L'autorisation d'examineur est délivrée par le directeur général pour une durée maximale de trois ans.

Elle peut être renouvelée par le directeur général pour des périodes d'une même durée s'il le juge nécessaire. L'examineur doit avoir fait passer au moins 2 épreuves d'aptitude ou de contrôles de compétence par an. L'examineur assure que, pendant la période de validité, une de ces épreuves ou un de ces contrôles est surveillé et jugé par un inspecteur désigné par le directeur général.

Afdeling 4. — Vliegexaminator (vliegtuigen) — FE(A)
Voorwaarden/voorrechten

Art. 105. De machtiging FE(A) staat toe vaardigheidstesten af te nemen met het oog op de uitreiking van een vergunning van bestuurder, alsook de daaraan verbonden type- of klassebevoegdverklaringen, onder voorbehoud dat aan volgende voorwaarden is voldaan :

1° voor het afnemen van de vaardigheidstest met het oog op de uitreiking van de PPL(A), ten minste 1 000 vlieguren hebben uitgevoerd als bestuurder van vliegtuigen, daarin begrepen ten minste 250 uren vliegstructie;

2° voor het afnemen van de vaardigheidstest met het oog op de uitreiking van de CPL(A), ten minste 2 000 vlieguren hebben uitgevoerd als bestuurder van vliegtuigen, daarin begrepen ten minste 250 uren vliegstructie.

Afdeling 5. — Examinator
voor een typebevoegdverklaring (vliegtuigen) TRE(A)
Voorwaarden/Voorrechten

Art. 106. De machtiging TRE(A) staat toe :

1° de vaardigheidstest af te nemen met het oog op de uitreiking van typebevoegdverklaringen voor meerpilootvliegtuigen;

2° de bekwaamheidsproeven af te nemen met het oog op de wedergeldigmaking of de hernieuwing van typebevoegdverklaringen en van de IR(A) voor meerpilootvliegtuigen;

3° de vaardigheidstest af te nemen met het oog op de uitreiking van de ATPL,

onder voorbehoud dat de examinator ten minste 1 500 vlieguren heeft uitgevoerd als bestuurder van meerpilootvliegtuigen, waarvan ten minste 500 uren als gezagvoerder, en dat hij houder is of geweest is van een bevoegdverklaring TRI(A).

Afdeling 6. — Examinator
klassebevoegdverklaring (vliegtuigen) CRE(A)
Voorwaarden/Voorrechten

Art. 107. De machtiging CRE(A) staat toe :

1° de vaardigheidstest af te nemen met het oog op de uitreiking van klasse- of typebevoegdverklaringen voor éénpilootvliegtuigen;

2° de bekwaamheidsproeven af te nemen met het oog op de wedergeldigmaking of de hernieuwing van klasse- of typebevoegdverklaringen voor éénpilootvliegtuigen en voor de wedergeldigmaking van de IR(A), onder voorbehoud dat de examinator houder is of houder geweest is van een professionele vergunning van bestuurder en houder is van een PPL(A), en dat hij ten minste 500 uren heeft uitgevoerd als bestuurder van vliegtuigen.

Afdeling 7. — Examinator voor de bevoegdverklaring
instrumentvliegen (vliegtuigen) IRE(A) - Voorwaarden/Voorrechten

Art. 108. De machtiging IRE(A) staat toe de vaardigheidstest af te nemen met het oog op de eerste uitreiking van de IR(A) alsook de bekwaamheidsproeven met het oog op de wedergeldigmaking of de hernieuwing van de IR(A), onder voorbehoud dat de examinator ten minste 2 000 vlieguren heeft uitgevoerd als bestuurder van vliegtuigen, waarvan ten minste 450 uren onder IFR; van deze 450 uren moeten er 250 uitgevoerd zijn als vliegstructeur.

Afdeling 8. — Examinator
voor synthetisch vliegen(vliegtuigen) SFE(A)
Voorwaarden/Voorrechten

Art. 109. De machtiging SFE(A) staat toe in een vluchtnabootser :

1° de vaardigheidstesten af te nemen met het oog op de uitreiking van typebevoegdverklaringen voor meerpilootvliegtuigen;

2° de bekwaamheidsproeven af te nemen met het oog op de wedergeldigmaking of de hernieuwing van typebevoegdverklaringen voor meerpilootvliegtuigen en voor de wedergeldigmaking van de IR(A),

op voorwaarde dat de examinator houder is van een ATPL(A), dat hij ten minste 1 500 vlieguren heeft uitgevoerd op meerpilootvliegtuigen, dat hij de voorrechten bezit van een SFI(A), dat hij voor de in 1° bedoelde vaardigheidstesten een geldige typebevoegdverklaring voor het betreffende vliegtuigtype heeft.

Section 4. — Examinateur de vol (avions) FE(A)
Conditions/privilèges

Art. 105. L'autorisation FE(A) permet de conduire l'épreuve d'aptitude en vue de la délivrance d'une licence de pilote, ainsi que des qualifications de type ou de classe y associées, à condition de remplir les conditions suivantes :

1° pour l'épreuve d'aptitude en vue de la délivrance de la PPL(A), avoir effectué au moins 1 000 heures de vol en tant que pilote d'avions, y compris au moins 250 heures d'instruction en vol;

2° pour l'épreuve d'aptitude en vue de la délivrance de la CPL(A), avoir effectué au moins 2 000 heures de vol en tant que pilote d'avions, y compris au moins 250 heures d'instruction de vol.

Section 5. — Examinateur de qualification de type (avions) TRE(A)
Conditions/Privilèges

Art. 106. L'autorisation TRE(A) permet de conduire :

1° l'épreuve d'aptitude en vue de la délivrance de qualifications de type sur avions multipilotes;

2° les contrôles de compétence en vue de la revalidation ou du renouvellement des qualifications de type et de l'IR(A) sur avions multipilotes;

3° l'épreuve d'aptitude en vue de la délivrance de l'ATPL,

sous réserve que l'examinateur ait effectué au moins 1 500 heures de vol en tant que pilote d'avions multipilotes, dont au moins 500 heures en tant que pilote commandant de bord, et qu'il détienne ou ait détenu une qualification TRI(A).

Section 6. — Examinateur de qualification de classe (avions) CRE(A)
Conditions/Privilèges

Art. 107. L'autorisation CRE(A) permet de conduire :

1° l'épreuve d'aptitude en vue de la délivrance de qualifications de classe et de type sur avions monopilotes;

2° les contrôles de compétence en vue de la revalidation ou du renouvellement de qualifications de classe et de type sur avions monopilotes et de la revalidation de l'IR(A), sous réserve que l'examinateur détienne ou ait détenu une licence professionnelle de pilote et soit titulaire d'une PPL(A), et qu'il ait effectué au moins 500 heures en tant que pilote d'avions.

Section 7. — Examinateur de qualification
de vol aux instruments (avions) IRE(A) - Conditions/Privilèges

Art. 108. L'autorisation IRE(A) permet de conduire l'épreuve d'aptitude en vue de la délivrance initiale de l'IR(A) ainsi que les contrôles de compétence en vue de la revalidation ou du renouvellement de l'IR(A) sous réserve que l'examinateur ait effectué au moins 2 000 heures de vol en tant que pilote d'avions, dont au moins 450 heures en IFR; sur ces 450 heures, 250 heures doivent être effectuées en tant qu'instructeur de vol.

Section 8. — Examinateur de vol synthétique (avions) SFE(A)
Conditions/Privilèges

Art. 109. L'autorisation SFE(A) permet de faire subir dans un simulateur de vol :

1° les épreuves d'aptitude en vue de la délivrance de qualifications de type sur avions multipilotes;

2° les contrôles de compétence en vue de la revalidation ou du renouvellement des qualifications de type pour avions multipilotes et pour la revalidation de l'IR(A),

sous réserve que l'examinateur détienne une ATPL(A), qu'il ait effectué au moins 1 500 heures de vol en tant que pilote d'avions multipilotes, qu'il détienne les privilèges d'un SFI(A) et qu'il détienne une qualification de type en cours de validité pour le type d'avion concerné pour les épreuves d'aptitude visées au 1°.

*Afdeling 9. — Examinator voor vlieg instructeur (vliegtuigen) FIE(A)
Voorwaarden/ Voorrechten*

Art. 110. De machtiging FIE(A) laat toe de vaardigheidstest af te nemen voor de eerste uitreiking alsook de bekwaamheidsproeven voor de wedergeldigmaking of de hernieuwing van de FI(A), onder voorbehoud dat de examinator ten minste 2 000 vlieguren heeft uitgevoerd als bestuurder van vliegtuigen, waaronder ten minste 100 uren instructie met het oog op de uitreiking van een FI(A).

HOOFDSTUK 11. — Vereist niveau van theoretische kennis en organisatie van de theoretische examens voor het verkrijgen van de CPL(A), ATPL(A) en IR(A)

Afdeling 1. — Voorwaarden

Art. 111. De kandidaat voor een CPL(A), ATPL(A) of een IR(A) moet blijk geven van een kennisniveau dat past bij de voorrechten van de vergunning of van de bevoegdverklaring die hij wenst te verkrijgen, door te slagen voor de betreffende theoretische examens, overeenkomstig de procedures van dit hoofdstuk en de door de Directeur-generaal met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL vastgestelde beschikkingen.

Afdeling 2. — Programma van de theoretische examens

Art. 112. De kandidaat voor een ATPL(A) moet blijk geven van een kennisniveau dat past bij de voorrechten van deze vergunning met betrekking tot de volgende materies :

- 1° luchtvaartrecht;
- 2° algemene kennis van de luchtvaartuigen;
- 3° vliegprestaties en vluchtplanning;
- 4° menselijke prestaties en beperkingen;
- 5° meteorologie;
- 6° navigatie;
- 7° operationele procedures;
- 8° vluchtprincipes;
- 9° communicatie.

Art. 113. De kandidaat voor een CPL(A) moet blijk geven van een kennisniveau dat past bij de voorrechten van deze vergunning met betrekking tot de volgende materies :

- 1° luchtvaartrecht;
- 2° algemene kennis van de luchtvaartuigen;
- 3° vliegprestaties en vluchtplanning;
- 4° menselijke prestaties en beperkingen;
- 5° meteorologie;
- 6° navigatie;
- 7° operationele procedures;
- 8° vluchtprincipes;
- 9° communicatie.

Art. 114. De kandidaat voor een IR(A) moet blijk geven van een kennisniveau dat past bij de voorrechten van deze bevoegdverklaring met betrekking tot de volgende materies :

- 1° luchtvaartrecht/ operationele procedures;
- 2° algemene kennis van de luchtvaartuigen;
- 3° vliegprestaties en vluchtplanning;
- 4° menselijke prestaties en beperkingen;
- 5° meteorologie;
- 6° navigatie;
- 7° communicatie.

Art. 115. De opsplitsing van de materies in verschillende proeven, de voor elke proef toegestane tijd, het totale aantal vragen en de verdeling ervan, worden door de Directeur-generaal met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL vastgesteld.

Afdeling 3. — Organisatie en slaagcriteria voor de examens

Art. 116. De kandidaat moet het geheel van éézelfde examen in België afleggen.

*Section 9. — Examinateur d'instructeur de vol (avions) FIE(A)
Conditions/Privilèges*

Art. 110. L'autorisation FIE(A) permet de conduire l'épreuve d'aptitude en vue de la délivrance initiale de la FI(A) ainsi que les contrôles de compétence en vue de la revalidation ou du renouvellement de la FI(A), sous réserve que l'examinateur ait effectué au moins 2 000 heures de vol en tant que pilote d'avions, dont au moins 100 heures d'instruction en vue de la délivrance d'une FI(A).

CHAPITRE 11. — Niveau de connaissances théoriques requis et organisation des examens théoriques pour l'obtention des CPL(A), ATPL(A) et IR(A)

Section 1^{re}. — Conditions

Art. 111. Le candidat à une CPL(A), ATPL(A) ou une IR(A) doit démontrer un niveau de connaissances correspondant aux privilèges de la licence ou de la qualification qu'il veut obtenir, en réussissant les examens théoriques correspondants, conformément aux procédures prévues au présent chapitre, et aux dispositions déterminées par le directeur général par référence aux dispositions du JAR-FCL.

Section 2. — Programme des examens théoriques

Art. 112. Le candidat à une ATPL(A) doit démontrer un niveau de connaissances correspondant aux privilèges de cette licence, dans les matières suivantes :

- 1° droit aérien;
- 2° connaissance générale des aéronefs;
- 3° performances et préparation des vols;
- 4° performances et limites humaines;
- 5° météorologie;
- 6° navigation;
- 7° procédures opérationnelles;
- 8° principes du vol;
- 9° communications.

Art. 113. Le candidat à une CPL(A) doit démontrer un niveau de connaissances correspondant aux privilèges de cette licence dans les matières suivantes :

- 1° droit aérien;
- 2° connaissance générale des aéronefs;
- 3° performances et préparation des vols;
- 4° performances et limites humaines;
- 5° météorologie;
- 6° navigation;
- 7° procédures opérationnelles;
- 8° principes du vol;
- 9° communications.

Art. 114. Le candidat à une IR(A) doit démontrer un niveau de connaissance correspondant aux privilèges de cette qualification, dans les matières suivantes :

- 1° droit aérien/procédures opérationnelles;
- 2° connaissance générale des aéronefs;
- 3° performances et préparation des vols;
- 4° performances et limites humaines;
- 5° météorologie;
- 6° navigation;
- 7° communications.

Art. 115. La subdivision des matières en différentes épreuves, le temps imparti pour chaque épreuve, le nombre total de questions et leur répartition sont déterminés par le directeur général par référence aux dispositions du JAR-FCL.

Section 3. — Organisation et critères de réussite des examens

Art. 116. Le candidat doit présenter la totalité d'un même examen en Belgique.

Art. 117. De schriftelijke aanvraag tot deelname aan een examen moet bij de Directeur-generaal toekomen.

Deze aanvraag bevat het schriftelijke bewijs door de kandidaat dat hij de opleiding met het oog op dat examen overeenkomstig dit besluit gevolgd heeft. De Directeur-generaal bepaalt met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL op welke manier dit bewijs dient te worden geleverd.

Art. 118. De organisatie en de praktische regeling van de examens worden bepaald door de Directeur-generaal met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL.

Art. 119. § 1. De kandidaat legt initieel alle materies van een examen in één keer af.

Nochtans kan een kandidaat die het initiële examen aflegt met het oog op het verkrijgen van de ATPL(A) de materies in twee delen splitsen. Deze twee delen tellen samen voor één enkele sessie. In dit geval bepaalt de Directeur-generaal met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL de materies die bij ieder deel behoren, alsook het tijdsinterval tussen deze twee delen.

De kandidaat die het examen ATPL(A) in twee delen aflegt, kan tijdens zijn deelname aan het tweede deel geen herexamens afleggen over de vakken waarvoor hij in het eerste deel niet slaagde.

§ 2. De kandidaat die tijdens de initiële sessie voor ten minste één van de proeven geslaagd is, is deels geslaagd.

§ 3. De kandidaat die deels geslaagd is mag de proeven waarvoor hij mislukte nog 3 maal afleggen.

De eerste maal worden dan de overblijvende proeven uit de initiële sessie afgelegd, en daarna gaat het om de proeven die overblijven na de voorgaande poging.

§ 4. Onder voorbehoud van de toepassing van alle andere in dit besluit voorziene voorwaarden wordt de kandidaat geacht geslaagd te zijn voor het voor de vergunning of voor de bevoegdverklaring vereiste theoretische examen indien hij :

a) hetzij geslaagd is voor alle proeven bij de initiële sessie;

b) hetzij, ingeval hij deels slaagde, zodra hij voor alle proeven van het examen is geslaagd binnen een termijn van 18 maanden te rekenen vanaf het einde van de kalendermaand waarin de kandidaat voor de eerste maal deelnam aan de zitting of het eerste deel ervan.

§ 5. De kandidaat die voor het examen mislukt is en die het nogmaals wil afleggen, volgt voorafgaandelijk een door de Directeur-generaal met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL bepaalde opleiding. Hij bevindt zich daarna in de initiële voorwaarden van paragraaf 1 om het examen af te leggen.

§ 6. De kandidaat die reeds slaagde voor één of beide proeven van de materie over communicatie in het kader van een CPL of IR wordt vrijgesteld voor de geslaagde proeven.

Art. 120. Is voor een proef geslaagd, de kandidaat die voor deze proef ten minste 75 % van de punten behaalt.

Art. 121. Elk bedrog of poging tot bedrog tijdens het examen, alsook het niet naleven van de reglementaire examenprocedures, heeft de nietigheid van het examen in zijn geheel tot gevolg. In voorkomend geval kan de Directeur-generaal deze verrichting beperken tot de proef waarbij bedrog of poging tot bedrog werd gepleegd.

Afdeling 4. — Geldigheidsduur van de examens

Art. 122. Het slagen voor het theoretische examen met het oog op de uitreiking van een CPL(A) of van een IR(A) blijft geldig gedurende een periode van 36 maanden te rekenen vanaf de dag dat men geslaagd is.

Art. 123. § 1. Het slagen voor het theoretisch examen ATPL(A) blijft gelden voor zover :

1° de kandidaat een IR(A) heeft verkregen overeenkomstig dit besluit, en

2° de aan de CPL(A) verbonden IR(A) niet vervallen is sedert meer dan 7 jaar.

§ 2. Voor de houder van een vergunning van boordwerktuigkundige die geslaagd is voor het theoretisch examen ATPL(A) blijft dit examen geldig indien de laatste geldigheidsdatum van de typebevoegdverklaring ingeschreven op zijn vergunning van boordwerktuigkundige sedert niet meer dan 7 jaar vervallen is.

Art. 117. La demande écrite de participation à un examen doit parvenir auprès du directeur général.

Cette demande contient la justification écrite par le candidat que sa formation en vue de cet examen a été accomplie conformément aux dispositions du présent arrêté. Le directeur général détermine ces moyens de justification par référence aux dispositions du JAR-FCL.

Art. 118. L'organisation et les conditions pratiques des examens sont déterminées par le directeur général par référence aux dispositions du JAR-FCL.

Art. 119. § 1^{er}. Le candidat présente initialement toutes les matières d'un examen en une seule fois.

Toutefois, le candidat qui présente initialement l'examen en vue de l'obtention de l'ATPL(A) peut scinder les matières en deux parties. Ces deux parties comptent ensemble pour une présentation unique. Dans ce cas, le directeur général détermine par référence aux dispositions du JAR-FCL les matières attachant à chaque partie, ainsi que l'intervalle de temps entre ces deux parties.

Le candidat qui présente l'examen ATPL(A) en deux parties, ne peut, lors de sa participation à la deuxième partie, présenter d'examen de repêchage sur les branches auxquelles il a échoué lors de la première partie.

§ 2. Le candidat qui a réussi au moins une des épreuves pendant la session initiale, obtient une réussite partielle.

§ 3. Le candidat qui a obtenu une réussite partielle peut représenter 3 fois les épreuves auxquelles il a échoué.

La première représentation porte sur l'ensemble des épreuves restantes de la présentation initiale, et ensuite sur l'ensemble des épreuves restantes de la tentative précédente.

§ 4. Sous réserve de l'application de toute autre condition prévue dans le présent arrêté, le candidat est réputé avoir réussi l'examen théorique requis pour la licence ou la qualification :

a) soit dès qu'il a réussi toutes les épreuves de l'examen lors de la présentation initiale;

b) soit en cas de réussite partielle, dès qu'il a réussi toutes les épreuves de l'examen dans un délai de 18 mois, à compter de la fin du mois calendrier au cours duquel le candidat a participé pour la première fois à la session d'examen ou à la première partie de celle-ci.

§ 5. Le candidat ayant échoué à un examen et qui souhaite présenter une nouvelle fois cet examen, suit au préalable une formation définie par le directeur général par référence aux dispositions du JAR-FCL. Il se retrouve alors dans les conditions initiales du paragraphe 1^{er} pour présenter l'examen.

§ 6. Le candidat qui a déjà réussi une ou les deux épreuves de la matière communication dans le cadre de l'obtention d'une CPL ou d'une IR est exempté des épreuves réussies.

Art. 120. A réussi une épreuve, le candidat qui obtient au moins 75 % des points prévus pour cette épreuve.

Art. 121. Toute fraude ou tentative de fraude au cours de l'examen, ainsi que le non-respect des procédures réglementaires de l'examen entraînent l'annulation de la totalité de l'examen. Le cas échéant, le directeur général peut limiter cette annulation à l'épreuve ayant fait l'objet de la fraude ou de la tentative de fraude.

Section 4. — Période de validité des examens

Art. 122. La réussite de l'examen théorique en vue de la délivrance d'une CPL(A) ou d'une IR(A) est valable pendant une période de 36 mois à compter du jour de la réussite.

Art. 123. § 1^{er}. La réussite de l'examen théorique ATPL(A) reste valable pour autant que le candidat :

1° ait obtenu une IR(A) conformément au présent arrêté, et

2° que l'IR(A) associée à la CPL(A) n'ait pas expiré depuis plus de 7 ans.

§ 2. Le titulaire d'une licence de mécanicien navigant ayant réussi l'examen ATPL(A) peut faire valoir la réussite de cet examen pour autant que la dernière date de validité de la qualification de type inscrite sur sa licence de mécanicien navigant n'ait pas expiré depuis plus de 7 ans.

HOOFDSTUK 12. — *Opheffings- overgangs- en eindbepalingen*

Art. 124. Het koninklijk besluit van 10 januari 2000 tot regeling van de burgerlijke vergunningen van bestuurder van vliegtuigen gewijzigd door de koninklijke besluiten van 13 maart 2002 en 7 april 2003, wordt opgeheven.

Art. 125. De opleiding ontvangen na 8 oktober 1996 die voldoet aan alle voorwaarden van dit besluit, wordt aanvaard voor de uitreiking van een vergunning of een bevoegdverklaring overeenkomstig dit besluit.

Art. 126. De bepalingen van het ministerieel besluit van 23 juni 1969 houdende regeling van de burgerlijke vergunningen van bestuurder van vliegtuigen gewijzigd door de ministeriële besluiten van 4 januari 1974, 23 maart 1978, 19 januari 1979, 12 september 1985, 3 oktober 1988, 26 juni 1990, 8 januari 1998 en 12 februari 1999 blijven van toepassing voor wat betreft :

1° de voorrechten verleend aan de vergunningen uitgereikt in overeenstemming met Bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago : tot 31 december 2009, en

2° de voorrechten verleend door de vergunning van privaat bestuurder beperkt tot vluchten boven het nationaal grondgebied en door de beperkte vergunning van beroepsbestuurder.

Art. 127. § 1. De vergunningen en bevoegdverklaringen die uitgereikt werden op grond van het voormelde ministerieel besluit van 23 juni 1969, worden wedergeldig gemaakt of hernieuwd overeenkomstig de bepalingen van dit besluit.

§ 2. De houder van een vergunning die in overeenstemming is met Bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago, en uitgereikt werd hetzij voor de dag van het inwerking treden van dit besluit op grond van het voormelde ministerieel besluit van 23 juni 1969, hetzij overeenkomstig § 1, kan, tot 31 december 2009, een gelijkwaardige vergunning verkrijgen die beantwoordt aan de JAR-FCL normen.

Voor het verkrijgen van een dergelijke vergunning dient de houder te voldoen aan de door de Directeur-generaal met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL vastgestelde voorwaarden.

§ 3. Vanaf 1 januari 2010 zijn de vergunningen die in overeenstemming met Bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago uitgereikt werden op grond van voormeld ministerieel besluit van 23 juni 1969 en de erin vermelde bevoegdverklaringen niet meer geldig.

§ 4. Het slagen voor het theoretisch examen ATPL(A) voorzien in het voormelde ministerieel besluit van 23 juni 1969 blijft geldig voor het afleveren van een ATPL(A) vergunning krachtens dit besluit voor zover de kandidaat een CPL(A) met de bevoegdverklaring IR(A) heeft verkregen en de aan de CPL(A) verbonden IR(A) niet vervallen is sedert meer dan 7 jaar.

Art. 128. § 1. De vergunningen uitgereikt op grond van het bovenvermeld koninklijk besluit van 10 januari 2000 blijven geldig tot de vervaldatum vermeld op deze vergunningen.

§ 2. De bevoegdverklaringen uitgereikt op grond van het bovenvermeld koninklijk besluit van 10 januari 2000 worden wedergeldig gemaakt of hernieuwd overeenkomstig de bepalingen van dit besluit.

Art. 129. Dit besluit treedt in werking op de eerste dag van de tweede maand die volgt op de bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad*.

Art. 130. Onze Minister bevoegd voor de luchtvaart is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 4 maart 2008.

ALBERT

Van Koningswege :

Voor de Minister van Mobiliteit :

Y. LETERME, afwezig

Minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven,

Mevr. I. VERVOTTE

CHAPITRE 12. — *Dispositions abrogatoires, transitoires et finales*

Art. 124. L'arrêté royal du 10 janvier 2000 portant réglementation des licences civiles de pilote d'avions, modifié par les arrêtés royaux des 13 mars 2002 et 7 avril 2003, est abrogé.

Art. 125. La formation reçue après le 8 octobre 1996 qui satisfait à toutes les conditions du présent arrêté est acceptée pour la délivrance d'une licence ou d'une qualification selon le présent arrêté.

Art. 126. Demeurent applicables les dispositions de l'arrêté ministériel du 23 juin 1969 portant réglementation des licences civiles de pilote d'avions, modifié par les arrêtés ministériels des 4 janvier 1974, 23 mars 1978, 19 janvier 1979, 12 septembre 1985, 3 octobre 1988, 26 juin 1990, 8 janvier 1998 et 12 février 1999 pour ce qui concerne :

1° les privilèges accordés par les licences délivrées conformément à l'Annexe 1^{re} à la Convention de Chicago : jusqu'au 31 décembre 2009, et

2° les privilèges accordés par la licence de pilote privé limitée aux vols au-dessus du territoire national et par la licence restreinte de pilote professionnel.

Art. 127. § 1^{er}. Les licences et qualifications qui ont été délivrées sur base de l'arrêté ministériel du 23 juin 1969 précité sont revalidées ou renouvelées conformément aux dispositions du présent arrêté.

§ 2. Le titulaire d'une licence conforme à l'annexe 1^{re} à la Convention de Chicago et délivrée soit avant le jour de l'entrée en vigueur du présent arrêté sur base de l'arrêté ministériel du 23 juin 1969 précité, soit conformément au § 1^{er}, peut obtenir jusqu'au 31 décembre 2009 une licence équivalente répondant aux normes JAR-FCL.

Pour l'obtention d'une telle licence, le titulaire doit remplir les conditions définies par le directeur général par référence aux dispositions du JAR-FCL.

§ 3. A partir du 1^{er} janvier 2010 les licences qui ont été délivrées conformément à l'annexe 1^{re} de la Convention de Chicago sur base de l'arrêté ministériel du 23 juin 1969 précité et les qualifications y mentionnées ne seront plus valables.

§ 4. La réussite de l'examen théorique ATPL(A) prévu dans l'arrêté ministériel du 23 juin 1969 précité reste valable pour la délivrance d'une ATPL(A) en vertu du présent arrêté pour autant que le candidat ait obtenu une CPL(A) avec la qualification IR(A) et que l'IR(A) associée à la CPL(A) n'ait pas expiré depuis plus de 7 ans.

Art. 128. § 1^{er}. Les licences délivrées sur base de l'arrêté royal du 10 janvier 2000 précité restent valables jusqu'à l'échéance mentionnée sur ces licences.

§ 2. Les qualifications délivrées sur base de l'arrêté royal du 10 janvier 2000 sont revalidées ou renouvelées conformément aux dispositions du présent arrêté.

Art. 129. Le présent arrêté entre en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suit sa publication au *Moniteur belge*.

Art. 130. Notre Ministre ayant la navigation aérienne dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 4 mars 2008.

ALBERT

Par le Roi :

Pour le Ministre de la Mobilité :

Y. LETERME, absent

Ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques,

Mme I. VERVOTTE