

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2004 — 2442

[C — 2004/14125]

**21 JUNI 2004. — Koninklijk besluit
tot regeling van de burgerlijke vergunningen
van bestuurder van helikopters**

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 ministerieel besluit van 21 juni 1979 houdende regeling van de burgerlijke vergunningen van bestuurder van helikopters, gewijzigd bij het ministerieel besluit van 19 december 2002;

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. 36.861/4 van 19 mei 2004;

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 :

J.A.A. (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 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.

JAR-OPS : gemeenschappelijke regels die door de JAA zijn uitgewerkt op het gebied van de operaties.

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

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 aërodyne krachten; de aërodyne is zwaarder dan de lucht.

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

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.

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

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2004 — 2442

[C — 2004/14125]

**21 JUIN 2004. — Arrêté royal
réglementant les licences civiles de pilote d'hélicoptères**

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 ministériel du 21 juin 1979 portant réglementation des licences de pilotes d'hélicoptères, modifié par l'arrêté ministériel du 19 décembre 2002;

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

Vu l'avis n° 36.861/4 du Conseil d'Etat, donné le 19 mai 2004;

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, il faut entendre par :

J.A.A. (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.

JAR-OPS : règles communes élaborées par les JAA dans le domaine des opérations.

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

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 manoeuvre 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.

Aérodynes : tout aéronef dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des forces aérodynamiques; l'aérodynes est plus lourd que l'air.

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

Hélicoptère : aérodynes 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.

Hélicoptère monopilote : hélicoptère certifié pour être piloté par un seul pilote.

Meerpiloot helikopter : helikopter gecertificeerd om bestuurd te worden door een bemanning van ten minste 2 bestuurders of die overeenkomstig de JAR-OPS door een bemanning van ten minste 2 bestuurders moet bestuurd worden.

Medebestuurder : titularis van een vergunning van bestuurder die alle functies van bestuurder uitoefent, behalve die van gezagvoerder, op een luchtvaartuig gecertificeerd om bestuurd te worden door een bemanning van ten minste 2 bestuurders of wanneer de aanwezigheid van ten minste 2 bestuurders vereist wordt door de operationele reglementering. Valt buiten deze definitie de bestuurder die zich aan boord van een luchtvaartuig zou bevinden met als enige bedoeling om vliegonderricht te ontvangen voor het bekomen van een vergunning of van een bevoegdverklaring.

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

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

Hernieuwing : 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 : 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 wedergeëldig maken of het hernieuwen van een bevoegdverklaring, en waarin begrepen is elk mondeling examen dat de examinerator 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.

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 examinerator kan vereisen.

Andere opleidingshulpmiddelen : alle hulpmiddelen voor de opleiding, behalve vluchtnabootsers, 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 luchtvaartuig zich op eigen of externe kracht 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 vlieginstruuteur 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.

Hélicoptère multipilote : hélicoptère certifié pour être piloté avec un équipage de conduite minimal de 2 pilotes ou devant être exploité par un équipage minimal de 2 pilotes conformément au JAR-OPS.

Copilote : titulaire d'une licence de pilote qui exerce toutes les fonctions de pilote, sauf celle de commandant de bord, sur un aéronef certifié pour être piloté par un équipage d'au moins 2 pilotes ou lorsque la présence d'au moins 2 pilotes est requise par la réglementation opérationnelle. N'entre pas dans cette définition, le pilote qui se trouverait à bord d'un aéronef 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.

Renouvellement : 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 donnée, sous réserve de remplir les conditions prévues.

Revalidation : 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 donnée, 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'examinateur.

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

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'examinateur.

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'aéronef se déplace sous l'effet de sa propre puissance ou d'une puissance externe 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, agissant 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.

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

Nacht : tijd begrepen tussen 30 minuten na zonsondergang en 30 minuten vóór zonsopgang.

Privaat bestuurder : bestuurder die titularis is van een vergunning die het besturen van een luchtvaartuig verbiedt voor bezoldigde operaties.

Beroepsbestuurder : bestuurder die titularis is van een vergunning die het besturen van een luchtvaartuig voor bezoldigde operaties toelaat.

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

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

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

Nuit : temps compris entre 30 minutes après le coucher et 30 minutes avant le lever du soleil.

Pilote privé : pilote titulaire d'une licence qui interdit le pilotage d'aéronef en opération pour laquelle une rémunération est donnée.

Pilote professionnel : pilote titulaire d'une licence qui permet le pilotage d'aéronef en opération pour laquelle une rémunération est donnée.

Directeur général : Directeur général de la Direction générale Transport aérien.

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

A	Aeroplane	Vliegtuig	Avion
ATPL	Airline Transport Pilot Licence	Vergunning lijnbestuurder	Licence de pilote de ligne
CPL	Commercial pilot Licence	Vergunning beroepsbestuurder	Licence de pilote professionnel
FCL	Flight Crew Licensing	Vergunningen van stuurpersoneel	Licences personnel navigant
FE	Flight Examiner	Vliegexaminator	Examineur de vol
FI	Flight Instructor	Vlieginstructeur	Instructeur de vol
FIE	Flight Instructor Examiner	Examinator voor vlieginstructeur	Examineur d'instructeur de vol
FNPT	Flight and Navigation Procedures Trainer	Trainer voor vlieg- en navigatieprocedures	Entraîneur de vol et de procédures de navigation
FS	Flight Simulator	Vluchtnabootser	Simulateur de vol
FTD	Flight Training Device	Vliegtrainer	Entraîneur de vol
FTO	Flight Training Organisation	Organisatie voor vliegopleiding	Organisme de formation au vol
H	Helicopter	Helikopter	Hélicoptère
IFR	Instrument Flight Rules	Instrumentvliegvoorschriften	Règles de vol aux instruments
IR	Instrument Rating	Bevoegdverklaring instrumentvliegen	Qualification de vol aux instruments
IRE	Instrument Rating Examiner	Examinator voor instrumentvliegen	Examineur de vol aux instruments
IRI	Instrument Rating Instructor	Instructeur instrumentvliegen	Instructeur de vol aux instruments
JAA	Joint Aviation Authorities	Gemeenschappelijke luchtvaartautoriteiten	Autorités aéronautiques communes
JAR	Joint Aviation Requirements	Gemeenschappelijke luchtvaartregelen	Règles aéronautiques communes
L	Landplane	Landvliegtuig	Avion terrestre
MCC	Multi Crew Co-operation	Onderlinge samenwerking van de bemanning	Travail en équipage
ME	Multi-engine	Meermotorige	Multimoteur

A	Aeroplane	Vliegtuig	Avion
MEP	Multi-engine Piston	Meermotorige met zuigermotor	Multimoteur à piston
MET	Multi-engine Turbo-prop	Meermotorige met turboprop	Multimoteur à turbopropulseur
MPA	Multi-pilot Aeroplane	Meerpiloot vliegtuig	Avion multipilote
MPH	Multi-pilot Helicopter	Meerpiloot helikopter	Hélicoptère multipilote
OTD	Other Training Devices	Andere trainingsmiddelen	Autres appareils d'entraînement
PIC	Pilot-In-Command	Gezagvoerder	Pilote commandant de bord
PICUS	Pilot-In-Command Under Supervision	Gezagvoerder onder toezicht	Pilote commandant de bord sous surveillance
PPL	Private Pilot Licence	Vergunning privaat bestuurder	Licence de pilote privé
S	Seaplane	Watervliegtuig	Hydravion
SE	Single-engine	Eenmotorige	Monomoteur
SEP	Single engine piston	Eenmotorige met zuigermotor	Monomoteur à piston
SET	Single-engine Turbo-prop	Eenmotorige met turboprop	Monomoteur à turbopropulseur
SFE	Synthetic Flight Examiner	Examinator voor synthetisch vliegen	Examineur de vol synthétique
SFI	Synthetic Flight Instructor	Instructeur voor synthetisch vliegen	Instructeur de vol synthétique
SPA	Single-pilot Aeroplane	Eénpiloot vliegtuig	Avion monopilote
SPH	Single Pilot Helicopter	Eénpiloot helikopter	Hélicoptère monopilote
SPIC	Student Pilot-In-Command	Leerling-gezagvoerder	Elève-pilote commandant de bord
STD	Synthetic Training Devices	Synthetische vliegtrainer	Entraîneur de vol synthétique
TMG	Touring Motor Glider	Gemotoriseerd zweefvliegtuig	Planeur avec dispositif d'envol incorporé
TRE	Type Rating Examiner	Examinator voor een typebevoegdverklaring	Examineur de qualification de type
TRI	Type Rating Instructor	Instructeur voor een typebevoegdverklaring	Instructeur de qualification de type
TRTO	Type Rating Training Organisation	Organisatie voor opleiding voor typebevoegdverklaringen	Organisme de formation aux qualifications de type
VFR	Visual Flight Rules	Zichtvliegvoorschriften	Règles de vol à vue

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

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

De in dit besluit vermelde vergunningen verwijzen uitsluitend naar de vergunningen van bestuurder van helikopters, behalve wanneer anders bepaald.

Voor de toepassing van dit besluit betekent de uitdrukking "uitgereikt door een JAA lid-Staat", uitgereikt door een Lidstaat van de JAA en overeenkomstig de geharmoniseerde JAR-FCL-voorschriften. Met de uitdrukking "JAA-lid-Staat" wordt, met betrekking tot het aanvaarden van vergunningen, bevoegdverklaringen, toelatingen, goedkeuringen of certificaten, een volwaardige JAA lid-Staat bedoeld.

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

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 of een houder van een vergunning die werd uitgereikt door een andere JAA-lid-Staat, 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 gesignaleerd 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-lid-Staten uitgereikte titels*

Art. 5. Een vergunning, bevoegdverklaring, toelating, goedkeuring of certificaat, uitgereikt door een JAA-lid-Staat, 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.

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 gemaakt worden 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. Elke persoon die in een JAA-lid-Staat de in paragraaf 1 bedoelde geldigmaking heeft verkregen, kan nadien nog een geldigmaking bekomen voor het gebruik van in België ingeschreven helikopters, mits voorafgaandelijk akkoord van de JAA-lid-Statens.

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

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

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'hélicoptères ainsi que les qualifications y associées.

Les licences mentionnées dans le présent arrêté désignent exclusivement les licences de pilote d'hélicoptères, sauf s'il en est disposé autrement.

§ 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. Tous les entraîneurs de vol synthétique mentionnés dans le présent arrêté se substituant à un aéronef en vue de la formation sont homologués et approuvés par le Directeur général.

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 et 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, pilote tout aéronef inscrit à la matricule aéronautique belge ou tout 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 est accepté 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^{er}. La licence de pilote de ligne, de pilote professionnel ou de pilote privé avec 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. Toute personne ayant obtenu dans un Etat membre des JAA la validation visée au paragraphe 1^{er}, peut obtenir une validation ultérieure en vue de son utilisation sur des hélicoptères 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 qui sont délivrées en bloc en vue de permettre à des compagnies étrangères d'exploiter des avions immatriculés en Belgique.

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 of bevoegdverklaring 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 ten minste een gelijkwaardige vergunning of bevoegdverklaring bezitten uitgereikt volgens de normen van de Bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago, en aan alle in dit besluit vermelde eisen tot het bekomen ervan 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(H), met een geldige bevoegdverklaring IR(H), uitgereikt in overeenstemming met Bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago door een Staat die geen lid is van de JAA en die 1000 vlieguren heeft als gezagvoerder of medebestuurder op meerpiloot helikopters kan van de voorafgaandelijk vereiste opleiding vrijgesteld worden om de theoretische en praktische ATPL(H) examens te kunnen afleggen indien zijn vergunning een geldige bevoegdverklaring bezit voor het type meerpiloot helikopter dat bij de ATPL(H) vaardigheidstest zal gebruikt worden.

§ 4. Een PPL(H) vergunning uitgereikt door een Staat die geen lid is van de JAA kan omgezet worden in een Belgische PPL(H) vergunning met bevoegdverklaringen voor éénpiloot helikopters 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 geldigheid van 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 de geldigheid van deze bevoegdverklaring verlengd worden tot het einde van de maand waarin de vervaldatum valt.

Art. 11. De vergunning wordt uitgereikt voor een periode van maximum 5 jaar. Gedurende deze periode van 5 jaar, en op aanvraag van de houder van de vergunning, wordt, mits voorlegging van de nodige documenten, een nieuwe vergunning gegeven 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 van een bevoegdverklaring.

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

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 ou qualification 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 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(H) avec une qualification IR(H) en cours de validité délivrée conformément à l'Annexe 1^{re} à la Convention de Chicago par un Etat non-membre des JAA et qui compte 1000 heures de vol en tant que commandant de bord ou copilote sur hélicoptères multipilotes peut être dispensé de la formation préalablement requise pour pouvoir présenter les examens théoriques et pratiques ATPL(H) pour autant que sa licence comporte une qualification en cours de validité pour le type d'hélicoptère multipilote qui sera utilisé lors de l'épreuve d'aptitude ATPL(H).

§ 4. Une licence PPL(H) délivrée par un Etat non-membre des JAA peut être convertie en une licence belge de PPL(H) avec qualifications pour hélicoptères monopilotes si toutes les conditions stipulées 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 et 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. La licence est délivrée pour une période maximale de 5 ans. Au cours de cette période de 5 ans, et à la demande du titulaire de la licence sur production des documents nécessaires, une nouvelle licence est réémise 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 lorsqu'une qualification est revalidée.

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

Afdeling 5. — Recente ervaring

Art. 12. § 1. Een bestuurder mag de functies van gezagvoerder van een helikopter die passagiers vervoert uitoefenen op voorwaarde dat hij gedurende de 90 voorafgaande dagen tenminste 3 circuits, met telkens een opstijging en landing, als zelfstandig bestuurder van een helikopter van hetzelfde type of op een vluchtnabootser van hetzelfde type heeft uitgevoerd.

§ 2. Een medebestuurder mag tijdens de opstijging en de landing optreden als bestuurder van een helikopter die passagiers vervoert, op voorwaarde dat hij, gedurende de 90 voorafgaande dagen als zelfstandig bestuurder een opstijging en een landing heeft uitgevoerd op een helikopter van hetzelfde type of op een vluchtnabootser van hetzelfde type.

§ 3. De houder van een vergunning die geen geldige IR(H) bevat mag de functies van gezagvoerder van een helikopter die bij nacht passagiers vervoert uitoefenen, op voorwaarde dat hij gedurende de 90 voorafgaande dagen de in § 1 vermelde circuits 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 examiner om namens hem de vaardigheidstesten en bekwaamheidsproeven af te nemen. Hij stelt elke examiner persoonlijk schriftelijk in kennis van zijn verantwoordelijkheden en voorrechten.

§ 2. De minimum eisen 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(H), een CPL(H) of een IR(H).

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

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

Art. 14. Alvorens een vaardigheidstest voor het bekomen 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 vliegopleiding volgen. De voorbereidende opleidingscursussen tot het 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 bekomen 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 eis van de autoriteiten.

Section 5. — Expérience récente

Art. 12. § 1^{er}. Un pilote peut exercer les fonctions de pilote commandant de bord d'un hélicoptère transportant des passagers à condition d'avoir effectué au cours des 90 jours précédents au moins 3 circuits chacun comprenant un décollage et un atterrissage, comme pilote manipulant les commandes d'un hélicoptère du même type, ou d'un simulateur de vol du même type.

§ 2. Un copilote peut manipuler les commandes d'un hélicoptère transportant des passagers pendant le décollage et l'atterrissage à condition qu'au cours des 90 jours précédents, il ait effectué en tant que pilote manipulant les commandes, un décollage et un atterrissage dans un hélicoptère du même type, ou dans un simulateur de vol du même type.

§ 3. Le titulaire d'une licence ne comprenant pas d'IR(H) valable peut exercer les fonctions de pilote commandant de bord d'un hélicoptère transportant des passagers la nuit à condition d'avoir effectué au cours des 90 jours précédents, les circuits visés au paragraphe 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(H), d'une CPL(H) ou d'une IR(H).

§ 4. Un examinateur ne peut faire passer d'épreuves 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^e 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(H) et d'une qualification d'instructeur.

Art. 14. Avant de passer une épreuve d'aptitude pour la délivrance 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 la 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 réquisition 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.

§ 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 bovenvermeld koninklijk besluit van 5 juni 2002, in te winnen in de volgende gevallen :

- verblijf van meer dan 12 uren in een hospitaal of in een ziekenhuis;
- heelkundige ingreep of invasief geneeskundig onderzoek;
- regelmatig gebruik van geneesmiddelen;
- 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 bovenvermeld 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 bovenvermeld 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 bovenvermeld 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 :

- van zodra het letsel optreedt;
- vanaf de 21e dag van de ongeschiktheid;
- 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 :

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

§ 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 précité, dans les cas suivant :

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

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

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

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 précité, dès le 21^{ème} jour d'inaptitude;

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 précité.

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 :

- dès l'apparition de ladite lésion;
- dès le 21^e jour d'inaptitude, ou
- 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 :

- une anesthésie générale ou une rachianesthésie entraîne une inaptitude d'au moins 48 heures;
- 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 6 maanden. Voor een afwijking van een langere duur moet het akkoord van de JAA-lid-Staten bekomen worden.

Afdeling 9. — Krediet aan vliegers 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 dan deze waarvoor de vergunning of de bevoegdverklaring wordt gevraagd.

§ 2. Voor het voltooiën van de totale vliegtijd die vereist is voor het bekomen 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 voltooiën van de vliegtijd als gezagvoerder, vereist voor het bekomen van de CPL(H), van de ATPL(H) en van de bevoegdverklaring voor een meermotorig type, kan elke bestuurder die met succes een volledige geïntegreerde opleiding van lijnbestuurder heeft gevolgd, maximum 50 uren vliegtijd 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 voltooiën van de totale vliegtijd die vereist is voor een vergunning van hogere categorie.

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

§ 5. De houder van een vergunning van bestuurder van vliegtuigen 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.

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

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

§ 8. 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.

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 typebevoegdverklaring, worden goedgekeurd door de Directeur-generaal met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL voor zover de hoofdzetel van deze organismen in België gevestigd is.

De organismen (FTO of TRTO) waarvan de hoofdzetel in een andere JAA-Lidstaat gevestigd is, kunnen een goedkeuring bekomen 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.

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 6 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 crédité 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(H), de l'ATPL(H) et de la qualification de type 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 en tant qu'élève-pilote commandant de bord.

§ 3. Le titulaire d'une licence de pilote, lorsqu'il exerce les fonctions de copilote, peut créditer 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(A) est exempté de la formation théorique et des examens théoriques exigés pour l'obtention de l'IR(H).

§ 5. Le titulaire d'une licence de pilote d'avions 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.

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

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

§ 8. 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, peut créditer intégralement ce temps de vol en vue de l'accomplissement du temps de vol exigé pour une licence supérieure, à condition que la méthode de surveillance soit approuvée par le Directeur général.

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 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 principal 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 une approbation en Belgique à condition que l'autorité du pays concerné soit dans l'impossibilité de délivrer une telle approbation et que cette autorité ait à ce propos, préalablement conclu un accord avec la Belgique.

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

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

De organismen die gespecialiseerd zijn in de theoretische opleiding, worden goedgekeurd door de Directeur-generaal, met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL.

Afdeling 11. — Opleidingscursussen

Art. 20. De door de FTO, de TRTO en de instellingen die gespecialiseerd zijn in de theoretische opleiding 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 60 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, alle proeven en de medische geschiktheid tot het bekomen 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. Elke bijkomende bevoegdverklaring die in een andere JAA-Lidstaat en overeenkomstig de JAR-FCL-regels wordt bekomen, wordt ingeschreven op de vergunning door de Staat van uitreiking.

§ 3. De houder van een door België op grond van paragraaf 1 uitgereikte vergunning kan, bij wijze van administratieve vereenvoudiging, bij voorbeeld voor de wedergeldigmaking, deze vergunning overdragen naar een andere JAA-lid-Staat, 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 paragraaf 1.

§ 4. Niemand mag gelijktijdig houder zijn van meer dan één JAR-FCL-vergunning voor helikopters 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 gedetailleerd overzicht van de in het kader van de commerciële luchtvaart uitgevoerde vluchten kan door de exploitant weergegeven en bijgehouden worden onder een geïnformatiseerde en door de Directeur-generaal goedgekeurde vorm. In dat geval bezorgt de exploitant, op vraag van het lid van het stuurpersoneel, een gedetailleerd overzicht van alle door die bestuurder uitgevoerde vluchten, daarin begrepen de verschillen- en familiarisatiecursussen.

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

Les organismes spécialisés dans la formation théorique sont agréés par le Directeur général par référence aux dispositions du JAR-FCL.

Section 11. — Cours de formation

Art. 20. Les cours dispensés par les FTO, les TRTO et les organismes spécialisés dans la formation théorique 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 exercer les fonctions de pilote à bord d'un aéronef effectuant des opérations de transport aérien commercial qu'en tant que membre d'un équipage multipilote, et sous réserve qu'il soit le seul pilote de l'équipage du personnel de conduite ayant atteint l'âge de 60 ans.

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 licence visée au présent arrêté fait la preuve devant le Directeur général qu'il satisfait à toutes les conditions relatives à la délivrance de la licence.

Toute la formation, toutes les épreuves et l'aptitude médicale pour l'obtention de cette licence doivent respectivement avoir été suivie, présentées et démontrée 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. Toute qualification supplémentaire obtenue dans un Etat membre des JAA et conformément aux règles JAR-FCL est inscrite sur la licence par l'Etat de délivrance.

§ 3. Le titulaire d'une licence délivrée par la Belgique conformément au paragraphe 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 emploi ou sa résidence habituelle est établi(e) dans cet autre Etat. Ce dernier devient par la suite l'Etat de délivrance et prend la responsabilité de la délivrance de la licence visée au paragraphe 1^{er}.

§ 4. Nul ne peut détenir simultanément plus d'une licence JAR-FCL pour hélicoptères 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 calendaire du fait de liens personnels et professionnels ou, dans le cas d'une personne sans liens professionnels, 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 sur 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 des vols commerciaux, 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, le relevé détaillé de tous les vols effectués par ce pilote, y compris les cours de différences et de familiarisation effectués.

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 helikopter 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 helikopter handelt inschrijven als vliegtijd in de hoedanigheid van gezagvoerder.

Een medebestuurder die handelt als gezagvoerder onder toezicht van een gezagvoerder van een helikopter gecertificeerd om bestuurd te worden door een bemanning van ten minste 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 als medebestuurder de plaats inneemt van een bestuurder kan als vliegtijd in de hoedanigheid van medebestuurder de volledige vliegtijd inschrijven die werd uitgevoerd in de hoedanigheid van medebestuurder in een helikopter 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.

§ 3. 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.

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. Dit overzicht wordt hem in ieder geval voorgelegd voor de uitreiking, de wederzijdigmaking 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 (helikopters)

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

- 1° de leeftijd van 16 jaar bereikt hebben;
- 2° houder zijn van een geldig medisch 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 wettelijk vertegenwoordiger, wiens handtekening dient gelegaliseerd te zijn.

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

Om vluchten uit te voeren buiten het Rijksgebied is het voorafgaandelijk akkoord van de overvlog Staat vereist.

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

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 agit 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 hélicoptère.

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 hélicoptère.

Un copilote agissant en qualité de pilote commandant de bord sous la surveillance du pilote commandant de bord d'un hélicoptère dont l'équipage minimal certifié de conduite est de plus d'un pilote, 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 en tant que copilote un siège de pilote peut inscrire comme temps de vol de copilote tout le temps de vol accompli en qualité de copilote à bord d'un hélicoptère dont l'équipage minimal certifié de conduite est de plus d'un pilote, ou accompli selon les conditions réglementaires opérationnelles exigeant plus d'un pilote.

§ 3. 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 et qui a dispensé cette instruction.

Art. 27. Le titulaire d'une licence ou un élève pilote présente sans retard pour vérification, le relevé de ses heures de vol au représentant du Directeur général sur simple demande. 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 des heures de vol lors de tous vols solo en campagne pour pouvoir le produire comme justificatif des autorisations exigées qu'il doit avoir reçues de son instructeur.

CHAPITRE 3. — Licence d'entraînement (hélicoptères)

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

- 1° être âgé d'au moins 16 ans;
- 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.

Pour effectuer des vols en dehors du territoire national, l'accord préalable de l'Etat survolé est requis.

§ 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.

HOOFDSTUK 4. — *Vergunning van privaat bestuurder (helikopters) - PPL(H)*

Afdeling 1. — Minimumleeftijd en lichamelijke en geestelijke geschiktheid

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

- 1° de leeftijd van 17 jaar bereikt hebben;
- 2° houder zijn van een geldig medisch 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(H), doch zonder vergoed te worden, de functies uitoefenen van gezagvoerder of van medebestuurder van elke helikopter waarmee niet vergoede vluchten worden uitgevoerd en zonder enig voordeel van financiële aard of in natura.

§ 2. De kandidaat voor een PPL(H) 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(H), samen met ten minste de typebevoegdverklaring die overeenstemt met de helikopter die gebruikt werd voor de vaardigheidstest.

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

Afdeling 3. — Bijzondere bevoegdverklaringen

Art. 31. De bijzondere bevoegdverklaringen verbonden aan een vergunning (zoals het sproeien van gewassen, het vliegen in bergstreken, de brandbestrijding, enz.) kunnen door de Directeur-generaal worden vastgesteld uitsluitend voor het gebruik binnen het nationale luchtruim.

Het gebruik van deze bevoegdverklaringen binnen het luchtruim van een andere Staat vereist het voorafgaandelijk akkoord van die Staat.

Afdeling 4. — Ervaring en aanrekenen van de vliegtijd

Art. 32. Elke kandidaat voor een PPL(H) dient ten minste 45 vlieguren te hebben uitgevoerd als bestuurder van helikopters, waarvan maximum 5 uren in een FNPT of in een vluchtabootser mogen zijn uitgevoerd.

De houders van vergunningen of van equivalente voorrechten op vliegtuigen, ultralichte vliegtuigen met vaste vleugels en beweegbare aërodynamische bedieningsoppervlakken die volledig driedimensionaal functioneren, ultralichte helikopters, autogiro's, 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 6 uren, voor het bekomen van de PPL(H) aanrekenen.

Afdeling 5. — Opleiding

Art. 33. § 1. De kandidaat voor een PPL(H) 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.

Een geregistreerde instelling is enkel gemachtigd tot het geven van opleiding op éénmotorige helikopters met een gecertificeerde capaciteit van maximum 4 personen.

§ 2. De kandidaat voor een PPL(H) dient op één enkel helikoptertype dat voorzien is van een door een JAA-Lidstaat uitgereikt of aanvaard bewijs van luchtwaardigheid, ten minste 25 uren dubbelbesturings-onderricht waarin begrepen ten minste 5 uren dubbelbesturings-onderricht met instrumenten en ten minste 10 uren solovliegtijd onder toezicht te hebben uitgevoerd. In deze laatste 10 uren zullen ten minste 5 uren overlandvluchten in solo, waarvan één overlandvlucht van minstens 185km (100NM) tijdens dewelke op twee verschillende luchtvaartterreinen die niet deze van vertrek zijn een landing met volledige stop worden uitgevoerd.

CHAPITRE 4. — De pilote privé (hélicoptères)
PPL (H) Licence

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

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

- 1° être âgé d'au moins 17 ans;
- 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(H) permet d'exercer, mais sans être rémunéré, les fonctions de pilote commandant de bord ou de copilote de tout hélicoptère effectuant des vols non rémunérés, et ne donnant lieu à aucun avantage soit financier, soit en nature.

§ 2. Le candidat à une PPL(H) 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(H) assortie au moins de la qualification type correspondant à l'hélicoptère 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 en hélicoptère.

Section 3. — Qualifications spéciales

Art. 31. Les qualifications spéciales liées à une licence (telle que la pulvérisation de récoltes, le vol en montagne, la lutte contre les incendies, etc.) peuvent être établies par le Directeur général pour l'emploi exclusif à l'intérieur de l'espace aérien national.

L'utilisation de ces qualifications dans l'espace aérien d'un autre Etat requiert l'accord préalable de cet Etat.

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

Art. 32. Le candidat à une PPL(H) doit avoir accompli au moins 45 heures de vol en tant que pilote d'hélicoptère, dont 5 heures au maximum peuvent avoir été accomplies sur un FNPT ou sur un simulateur de vol.

Les titulaires de licences de pilote ou de privilèges équivalents pour les avions, les ultra-légers à voilure fixe et gouvernes aérodynamiques mobiles agissant autour de trois axes, les hélicoptères ultra-légers, les autogires, 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 sur de tels aéronefs, avec un maximum de 6 heures, en vue de la délivrance de la PPL(H).

Section 5. — Formation

Art. 33. § 1^{er}. Le candidat à une PPL (H) doit avoir achevé 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.

Un centre enregistré n'est autorisé à donner de l'entraînement que sur des hélicoptères monomoteurs dont la capacité certifiée est de 4 personnes maximum.

§ 2. Le candidat à une PPL(H) doit avoir reçu, sur un seul type hélicoptère ayant un certificat de navigabilité délivré ou accepté par un Etat membre des JAA, au moins 25 heures d'instruction en double commande qui doivent inclure au moins 5 heures d'instruction double commande aux instruments et au moins 10 heures de vol en solo supervisé. Dans ces dernières 10 heures, seront effectuées au moins 5 heures solo sur campagne incluant un vol sur campagne d'au moins 185km (100NM) au cours duquel aura été effectué un atterrissage avec arrêt complet sur deux aérodromes différents de celui de départ.

§ 3. Indien de aan de vergunning verbonden voorrechten 's nachts moeten uitgeoefend worden, moet de houder van een PPL(H) over een bevoegdverklaring nacht beschikken. De Directeur-generaal stelt, met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL, het programma vast om deze bevoegdverklaring te bekomen.

Een kandidaat die een IR(A) bezit of bezeten heeft, kan een verkort programma volgen zoals bepaald door de Directeur-generaal met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL.

Deze bevoegdverklaring wordt op zijn vergunning geschreven.

Afdeling 6. — Theoretische examens

Art. 34. De kandidaat voor een PPL(H) 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(H). 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(H) dient blijk te geven van zijn vermogen om als gezagvoerder van een helikopter 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, met een graad van bekwaamheid die past bij de voorrechten verleend aan een houder van een PPL(H). De vaardigheidstest dient binnen de 6 maanden na de voltooiing van de vlieg instructie te worden afgenomen.

HOOFDSTUK 5. — Vergunning van beroepsbestuurder (helikopters) – CPL(H)

Afdeling 1. — Minimumleeftijd en lichamelijke en geestelijke geschiktheid

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

- 1° de leeftijd van 18 jaar bereikt hebben;
- 2° houder zijn van een geldig medisch 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(H) :

- 1° de voorrechten uitoefenen van een houder van een PPL(H);
- 2° de functies uitoefenen van gezagvoerder of van medebestuurder van elke helikopter die een vlucht uitvoert die geen deel uitmaakt van het handelsluchtvervoer;
- 3° de functies uitoefenen van gezagvoerder in het handelsluchtvervoer op éénpiloot helikopters;
- 4° de functies uitoefenen van medebestuurder in het handelsluchtvervoer op helikopters die met een medebestuurder moeten uitgebaat worden.

§ 2. De kandidaat voor een CPL(H) 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 ten minste een CPL(H), samen met de typebevoegdverklaring op de helikopter die gebruikt werd voor de vaardigheidstest en, indien de opleiding voor de bevoegdverklaring instrumentvliegen en de overeenstemmende vaardigheidstest erin begrepen zijn, met een IR(H).

Afdeling 3. — Ervaring en aanrekenen van de vliegtijd

Art. 38. § 1. Geïntegreerde opleiding

De kandidaat voor een CPL(H) die met succes een geïntegreerde opleidingscursus heeft gevolgd en afgerond, dient ten minste 135 vlieguren te hebben uitgevoerd als bestuurder van helikopters voorzien van een door een JAA-lid-Staat 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 uren crediteren.

§ 3. Si les privilèges afférents à la licence doivent être exercés de nuit, le titulaire d'une PPL(H) doit avoir une qualification de nuit. Le Directeur général établi, par référence aux dispositions du JAR-FCL, le programme pour obtenir cette qualification.

Un candidat qui possède, ou a possédé une IR(A) peut suivre un programme réduit, tel que défini par le Directeur général par référence aux dispositions du JAR-FCL.

Cette qualification est inscrite sur la licence.

Section 6. — Examens théoriques

Art. 34. Le candidat à une PPL (H) doit avoir démontré devant le Directeur général ou son délégué, qu'il possède un niveau de connaissance théorique correspondant aux privilèges accordés au titulaire d'une PPL(H). 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(H) doit avoir démontré qu'il est capable, en tant que pilote commandant de bord d'un hélicoptère, d'appliquer les procédures appropriées et d'exécuter les manœuvres déterminées par le Directeur général par référence aux dispositions du JAR-FCL, avec un niveau de compétence correspondant aux privilèges du titulaire d'une PPL(H). L'épreuve d'aptitude doit être subie dans les 6 mois suivant l'achèvement de l'instruction en vol.

CHAPITRE 5. — Licence de pilote professionnel (hélicoptères) CPL(H)

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

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

- 1° être âgé d'au moins 18 ans;
- 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(H) permet à son titulaire :

- 1° d'exercer tous les privilèges du titulaire d'une PPL(H);
- 2° d'exercer les fonctions de pilote commandant de bord ou de copilote de tout hélicoptère effectuant un vol autre qu'un vol de transport aérien commercial;
- 3° d'exercer les fonctions de pilote commandant de bord, dans le transport aérien commercial, de tout hélicoptère monopilote;
- 4° d'exercer les fonctions de copilote dans le transport aérien commercial sur des hélicoptères devant être opérés avec un copilote.

§ 2. Le candidat à une CPL(H) 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 au moins d'une CPL(H) assortie de la qualification de type pour l'hélicoptère 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(H).

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

Art. 38. § 1^{er}. Formation intégrée

Le candidat à une CPL(H) qui a suivi et terminé avec succès un cours intégré de formation doit avoir effectué au moins 135 heures de vol en tant que pilote sur des hélicoptères ayant un certificat de navigabilité délivré ou accepté par un Etat membre des JAA.

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

§ 2. Gemoduleerde opleiding

De kandidaat voor een CPL(H) die met succes een gemoduleerde opleidingscursus gevolgd en afgerond heeft, dient ten minste 185 vlieguren te hebben uitgevoerd als bestuurder van helikopters voorzien van een door een JAA-Lidstaat uitgereikt of aanvaard bewijs van luchtwaardigheid.

Van deze 185 vlieguren mogen :

- 20 uren uitgevoerd zijn als gezagvoerder houder van een PPL(A); of
- 50 uren uitgevoerd zijn als gezagvoerder houder van een CPL(A); of
- 10 uren uitgevoerd zijn als gezagvoerder op TMG's of zweefvliegtuigen.

§ 3. Vliegtijd

De 135 uren en de 185 uren die vereist worden in de paragrafen 1 en 2 omvatten ten minste de volgende ervaring op helikopters :

1° - 50 uren als gezagvoerder; of

- 35 uren als gezagvoerder uitgevoerd in het kader van een geïntegreerde opleidingscursus;

2° 10 uren overlandvluchten als gezagvoerder, met inbegrip van een overlandvlucht van ten minste 185 km (100NM) tijdens dewelke op twee luchtvaartterreinen, die niet deze van vertrek zijn, een landing met complete stop werd uitgevoerd;

3° 10 uren instructie in dubbelbesturing 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(H) moet een goedgekeurde cursus voor theoretische opleiding gevolgd hebben bij een FTO of bij een organisme die gespecialiseerd is in theoretische opleiding. De cursus kan gevolgd worden in combinatie met een cursus vliegopleiding die beantwoordt aan de voorwaarden van dit besluit.

§ 2. De kandidaat voor een CPL(H) 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(H).

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

Afdeling 5. — Vliegopleiding

Art. 40. § 1. Instructie

De kandidaat voor een CPL(H) moet een geïntegreerde of gemoduleerde vliegopleidingscursus gevolgd hebben bij een FTO, op een helikopter die voorzien is van een door een JAA-lid-Staat uitgereikt of aanvaard bewijs van luchtwaardigheid.

De cursus kan 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 daarenboven ten minste 5 vlieguren bij nacht met helikopters 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 volledige stop, waarin telkens een circuit is begrepen. De Directeur-generaal bepaalt, met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL, het programma om deze bevoegdverklaring te bekomen.

Afdeling 6. — Vaardigheid

Art. 41. De kandidaat voor een CPL(H) dient tijdens een vaardigheidstest blijk te geven van zijn vermogen om als gezagvoerder van een helikopter, 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(H).

§ 2. Formation modulaire

Le candidat à une CPL(H) qui a suivi et terminé avec succès un cours modulaire de formation doit avoir effectué au moins 185 heures de vol en tant que pilote sur un hélicoptère possédant un certificat de navigabilité délivré ou accepté par un Etat membre des JAA.

Sur ces 185 heures de vol :

- 20 heures peuvent avoir été effectuées en tant que pilote commandant de bord titulaire d'une PPL(A); ou
- 50 heures peuvent avoir été effectuées en tant que pilote commandant de bord titulaire d'une CPL(A); ou
- 10 heures peuvent avoir été effectuées en tant que pilote commandant de bord sur TMG ou planeurs.

§ 3. Temps de vol

Les 135 heures et les 185 heures exigées aux paragraphes 1^{er} et 2 comprennent au moins l'expérience suivante sur hélicoptères :

1° - 50 heures en tant que pilote commandant de bord; ou

- 35 heures en tant que pilote commandant de bord, effectuées dans le cadre d'un cours intégré de formation;

2° 10 heures de vol sur campagne en tant que pilote commandant de bord, incluant un vol sur campagne d'au moins 185 km (100NM) au cours duquel aura été effectué un atterrissage avec arrêt complet sur deux aérodromes différents de celui du départ;

3° 10 heures d'instruction en double commandes 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(H) doit avoir suivi un cours approuvé de formation théorique auprès d'un FTO ou d'un organisme spécialisé dans la formation théorique. Le cours peut être combiné avec un cours de formation au vol répondant aux conditions du présent arrêté.

§ 2. Le candidat à une CPL(H) 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(H).

§ 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(H) doit avoir suivi un cours intégré ou modulaire de formation au vol auprès d'un FTO, sur un hélicoptère ayant un certificat de navigabilité délivré ou accepté par un Etat membre des JAA.

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

§ 2. Formation au vol de nuit

Le candidat doit également avoir accompli au moins 5 heures de vol de nuit sur hélicoptères, 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 arrêt complet, chacun incluant un circuit. Le Directeur général établit, par références aux dispositions JAR-FCL, le programme pour obtenir cette qualification.

Section 6. — Aptitude

Art. 41. Le candidat à une CPL(H) doit avoir démontré au cours d'une épreuve d'aptitude, sa capacité d'exécuter, en qualité de pilote commandant de bord d'un hélicoptère, 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(H).

HOOFDSTUK 6. — *Bevoegdverklaring voor instrumentvliegen (helikopters) - IR(H)*

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

Art. 42. De houder van een vergunning van bestuurder kan op geen enkele wijze handelen als bestuurder van helikopters onder omstandigheden voor instrumentvliegen (IFR) indien hij geen houder is van een geldige IR(H), uitgereikt overeenkomstig dit besluit, met uitzondering nochtans voor het geval hij een vaardigheidstest aflegt of dubbelbestuursopleiding 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(H) vaardigheidstest, en van alle andere in de JAR vermelde voorwaarden, laten de voorrechten van de houder van een IR(H) het besturen van helikopters onder IFR toe tot op een beslissingshoogte van minimum 200 voet (60m). 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. De kandidaat voor een IR(H) 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(H).

Afdeling 3. — Geldigheid, wedergeldigmaking en hernieuwing

Art. 44. § 1. Een IR(H) is geldig gedurende één jaar.

Voor de wedergeldigmaking van een IR(H) moet de houder slagen voor het gedeelte instrumentvliegen van het examen voor de wedergeldigmaking van de typebevoegdverklaring.

Dit examen mag afgelegd worden op een vluchtnabootser of op een FNPTII.

§ 2. Indien de IR(H) geldig is voor éénpiloot operaties kan de wedergeldigmaking gebeuren in één- of meerpiloot operaties. Indien de IR(H) beperkt is tot meerpiloot operaties moet de wedergeldigmaking gebeuren in meerpiloot operaties.

§ 3. Een kandidaat die niet voor alle secties van de IR(H) 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.

§ 4. Indien de bevoegdverklaring wordt hernieuwd, vervult de houder de bovenvermelde voorwaarden en de voorwaarden inzake bijscholingstraining bepaald door de Directeur-generaal met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL.

§ 5. De houder van een IR(H) of van een IR(A) die gedurende meer dan 7 opeenvolgende jaren de voorrechten van deze bevoegdverklaring niet meer heeft uitgeoefend, moet opnieuw blijken van een graad van theoretische kennis die past bij de voorrechten verleend aan de houder van een IR bevoegdverklaring.

Afdeling 4. — Ervaring

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

Afdeling 5. — Theoretische kennis

Art. 46. De kandidaat voor een IR(H) moet een goedgekeurde cursus voor theoretische opleiding gevolgd hebben bij een FTO of bij een instelling die gespecialiseerd is in theoretische opleiding. Deze cursus kan, in de mate van het mogelijke, gecombineerd worden met een cursus vliegopleiding.

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

CHAPITRE 6. — *Qualification de vol aux instruments (hélicoptères) - IR(H)*

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

Art. 42. Le titulaire d'une licence de pilote ne peut agir en aucune manière en tant que pilote d'hélicoptère en conditions de vol aux instruments (IFR), s'il ne détient une IR(H) en état de validité, délivrée conformément au présent arrêté, à l'exception toutefois, du cas où il subit une épreuve d'aptitude ou reçoit de l'instruction en double commande.

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(H) et de toutes autres conditions spécifiées dans les JAR, les privilèges du titulaire d'une IR(H) permettent le pilotage d'hélicoptères 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 qu'il détermine.

§ 2. Le candidat à une IR(H) 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° à l'aptitude physique et mentale,

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

Section 3. — Validité, revalidation et renouvellement

Art. 44. § 1^{er}. La durée de validité d'une IR(H) est d'un an.

Pour revalider une IR(H), le titulaire doit réussir la partie vol aux instruments de l'épreuve de revalidation de la qualification de type.

Cette épreuve peut être effectuée sur un simulateur de vol ou sur un FNPTII.

§ 2. Si l'IR(H) est valide pour des opérations monopilotes, la revalidation peut être effectuée en opérations multipilotes ou monopilotes. Si l'IR(H) est limitée aux opérations multipilotes, la revalidation doit être effectuée en opérations multipilotes.

§ 3. Un candidat qui ne réussit pas toutes les sections du contrôle de compétence IR(H) 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.

§ 4. Si la qualification est renouvelée, le titulaire remplit les conditions ci-dessus ainsi que les conditions de formation de rafraîchissement déterminées par le Directeur général par référence aux dispositions du JAR-FCL.

§ 5. Le titulaire d'une IR(H) ou d'une IR(A) qui s'abstient d'en exercer les privilèges pendant plus de 7 années consécutives, doit à nouveau démontrer un niveau de connaissances théoriques correspondant aux privilèges du titulaire d'une qualification IR.

Section 4. — Expérience

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

Section 5. — Connaissances théoriques

Art. 46. Le candidat à une IR(H) doit avoir suivi un cours approuvé de formation théorique auprès d'un FTO ou d'un organisme spécialisé dans la formation théorique. Dans la mesure du possible, ce cours peut être combiné avec un cours de formation au vol.

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

Afdeling 6. — Gebruik van de Engelse taal

Art. 47. De kandidaat voor een IR(H) 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(H) moet deelgenomen hebben aan een geïntegreerde opleidingscursus waarin een opleiding voor de IR(H) is begrepen of moet een gemoduleerde opleidingscursus hebben gevolgd die goedgekeurd is door de Directeur-generaal. Indien de kandidaat houder is van een IR(A), kan het totaal aantal uren vlieg instructie dat vereist is in geval van een gemoduleerde cursus teruggebracht worden tot 10 uren.

Afdeling 8. — Vaardigheid

Art. 49. De kandidaat voor een IR(H) 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 een houder van een IR(H).

De kandidaat die een typebevoegdverklaring wenst te bekomen voor de tijdens de vaardigheidstest gebruikte helikopter moet tevens voldoen aan de voor het verkrijgen van de typebevoegdverklaring gestelde eisen inzake vaardigheid.

*HOOFDSTUK 7. — Bevoegdverklaringen (helikopters)**Afdeling 1. — Typebevoegdverklaringen (helikopters)*

Art. 50. § 1. Een afzonderlijke typebevoegdverklaring voor een helikopter, 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 helikopter wordt vastgesteld voor elk helikoptertype.

§ 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 éézelfde helikoptertype, worden verschillen- of familiarisatieopleidingen vereist.

§ 4. De formaliteiten voor de uitreiking, de wedergeldigmaking en de hernieuwing van typebevoegdverklaringen voor autogiro worden bepaald door de Directeur-generaal.

Afdeling 2. — Omstandigheden waarin typebevoegdverklaringen vereist zijn

Art. 51. De houder van een vergunning van bestuurder kan op geen enkele wijze als bestuurder van helikopter optreden indien hij geen houder is van een geldige en gepaste typebevoegdverklaring met uitzondering nochtans van het geval hij een vaardigheidstest aflegt of vlieg instructie krijgt. Wanneer een typebevoegdverklaring met een beperking van de voorrechten als medebestuurder of van andere voorwaarden wordt uitgereikt, worden deze beperking of voorwaarden op de bevoegdverklaring vermeld.

Afdeling 3. — Bijzondere toelating van typebevoegdverklaringen

Art. 52. 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 typebevoegdverklaring uit te reiken. De geldigheid van deze toelating is beperkt tot één welbepaalde operatie.

Section 6. — Utilisation de la langue anglaise

Art. 47. Le candidat à une IR(H) 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(H) doit avoir participé à un cours intégré de formation comportant une formation à l'IR(H) ou doit avoir suivi un cours modulaire de formation approuvé par le Directeur général. Si le candidat est titulaire d'une IR(A), le nombre total d'heures d'instruction en vol requis dans le cas d'un cours modulaire peut être réduit à 10 heures.

Section 8. — Aptitude

Art. 49. Le candidat à une IR(H) doit avoir démontré la 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(H).

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

*CHAPITRE 7. — Qualifications (hélicoptères)**Section 1^{re}. — Qualifications de type (hélicoptères)*

Art. 50. § 1^{er}. Une qualification de type particulière à un hélicoptère, 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'hélicoptère est établie pour chaque type d'hélicoptère.

§ 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'hélicoptère, des formations de différences ou de familiarisation sont requises.

§ 4. Les formalités afférentes à la délivrance, à la revalidation et au renouvellement des qualifications de type autogire sont déterminées par le Directeur général.

Section 2. — Circonstances dans lesquelles des qualifications de type sont requises

Art. 51. Le titulaire d'une licence de pilote ne peut agir en aucune manière en tant que pilote d'hélicoptère, s'il ne détient une qualification de type appropriée en état de validité, à l'exception toutefois du cas où il présente une épreuve d'aptitude ou reçoit de l'instruction en vol. Lorsqu'il est délivré une qualification de type assortie d'une limitation des privilèges à la fonction de copilote ou d'autres conditions, cette limitation ou ces conditions sont portées sur la qualification.

Section 3. — Autorisation spéciale de qualifications de type

Art. 52. Pour des vols spéciaux ne constituant pas une exploitation commerciale spécifique tels que les essais en vol d'aéronefs, le Directeur général peut donner par écrit au titulaire d'une licence, une autorisation spéciale au lieu de délivrer une qualification de type conformément au présent arrêté. La validité de cette autorisation est limitée à une opération déterminée.

Afdeling 4. — Typebevoegdverklaringen - Voorrechten en varianten

Art. 53. § 1. Onder voorbehoud van de voorwaarden vereist voor de overgang naar een ander model of naar een andere variëteit van een helikopter binnen éénzelfde typebevoegdverklaring, laten de voorrechten van de houder van een typebevoegdverklaring toe om op te treden als bestuurder van helikopters van het type dat op de bevoegdverklaring vermeld staat.

§ 2. Een bijkomende verschillenopleiding of een bekwaamheidsproef is vereist op een variëteit van een helikoptertype, wanneer de houder van de bevoegdverklaring deze variëteit niet meer bestuurd heeft sedert meer dan 2 jaar, te rekenen vanaf de datum van de laatste verschillencursus.

Een verschillenopleiding vereist bijkomende kennis en opleiding op een geschikte vluchttrainer of op een helikopter. De verschillenopleidingen worden ingeschreven in het vliegboek of in een evenwaardig document en ondertekend door een TRI(H), een SFI(H) of een FI(H).

§ 3. Een familiarisatieopleiding vereist een bijkomende kennis. De familiarisatieopleidingen worden ingeschreven in het vliegboek of in een evenwaardig document en ondertekend door een TRI(H), een SFI(H) of een FI(H).

Afdeling 5. — Typebevoegdverklaringen - Voorwaarden

Art. 54. § 1. Elke kandidaat voor :

- 1° een typebevoegdverklaring voor een type van meerpiloot helikopter,
- 2° een typebevoegdverklaring voor een type van éénpiloot helikopter,

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

§ 2. De opleidingcursus voor een type, daarin begrepen de theoretische opleiding, dient gevolgd te worden binnen de 6 maanden die aan de vaardigheidstest voorafgaan.

§ 3. De houder van een geldige IR(H) voor een éénmotorige helikopter die zijn IR(H) wil uitbreiden tot een meermotorige helikopter moet een cursus hebben gevolgd van ten minste 5 uren instrumentvliegen in dubbelbesturing op dit type.

§ 4. De Directeur-generaal kan een typebevoegdverklaring uitreiken aan een kandidaat die voldoet aan de voorwaarden voor het bekomen van deze bevoegdverklaring in een Staat die geen Lid is van de JAA voor zover hij voldoet aan de voorwaarden bepaald bij de afdelingen 7 of 8 van dit hoofdstuk. De voorrechten die door dergelijke bevoegdverklaring worden verleend zijn beperkt tot de helikopters die ingeschreven zijn in deze niet JAA-Lidstaat of geëxploiteerd worden door een exploitant van deze niet JAA-Lidstaat. Deze beperking kan geschrapt worden op voorwaarde dat de kandidaat ten minste 500 vlieguren heeft als bestuurder op dit helikoptertype en dat hij voldoet aan de voorwaarden van artikel 55, § 2.

§ 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 :

- dit helikoptertype regelmatig bestuurt;
- een ervaring van ten minste 500 vlieguren op dit type bezit;
- naargelang het geval, aan de voorwaarden van artikel 57 of 58 voldoet;
- een bekwaamheidsproef op dit helikoptertype slaagt.

§ 6. Een geldige typebevoegdverklaring, ingeschreven op een niet-JAA vergunning uitgereikt door een JAA-lid-Staat, die niet beschouwd kan worden als een volwaardig JAA-lid-Staat in de zin van artikel 2, mag op een Belgische vergunning ingeschreven worden indien :

- deze bevoegdverklaring geldig is;
- de laatste wedergeldigmaking of de laatste hernieuwing van deze bevoegdverklaring gebeurde volgens de vereisten van dit besluit;
- naargelang het geval, voldaan is aan de voorwaarden bepaald in artikel 57 of 58.

Section 4. — Qualifications de type - Privilèges et variantes

Art. 53. § 1^{er}. Sous réserve des conditions requises pour le passage à un autre modèle ou à une autre variante d'hélicoptère au sein d'une même qualification de type, les privilèges du titulaire d'une qualification de type permettent d'opérer en tant que pilote sur des hélicoptères du type spécifié sur la qualification.

§ 2. Une formation supplémentaire de différences ou un contrôle de compétence est requis sur une variante d'un type d'hélicoptère lorsque le titulaire de la qualification n'a plus piloté cette variante depuis plus de 2 ans à dater du dernier cours de différence.

Une formation de différences requiert un complément de connaissances et de formation sur un entraîneur de vol approprié ou sur un hélicoptère. Les formations de différences seront inscrites dans le carnet de vol ou document équivalent et signées par un TRI(H), un SFI(H) ou un FI(H).

§ 3. Une formation de familiarisation requiert un complément de connaissances. Les formations de familiarisation sont inscrites dans le carnet de vol ou document équivalent et signées par un TRI(H), un SFI(H) ou un FI(H).

Section 5. — Qualifications de type - Conditions

Art. 54. § 1^{er}. Tout candidat à une qualification :

- 1° de type pour un type d'hélicoptère multipilote,
- 2° de type pour un type d'hélicoptère monopilote,

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 6 mois précédant l'épreuve d'aptitude.

§ 3. Le titulaire d'une IR(H) valide pour un hélicoptère monomoteur qui veut étendre son IR(H) à un hélicoptère multimoteur doit avoir suivi un cours comprenant au moins 5 heures de vol d'instruction aux instruments en double commande sur ce type.

§ 4. Le Directeur général peut délivrer une qualification de type à un candidat qui satisfait aux conditions pour l'obtention de cette qualification dans un Etat non-membre des J.A.A., pour autant qu'il réponde aux conditions spécifiées aux sections 7 ou 8 du présent chapitre. Les privilèges accordés par une telle qualification sont limités aux hélicoptères inscrits dans cet Etat non-membre des J.A.A. ou exploités par un exploitant de cet Etat non-membre des J.A.A. Cette limitation peut être supprimée à condition que le candidat ait au moins 500 heures de vol comme pilote sur ce type d'hélicoptère et satisfasse aux conditions de l'article 55, § 2.

§ 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 :

- pilote régulièrement ce type d'hélicoptère;
- ait une expérience d'au moins 500 heures de vol sur ce type;
- satisfasse aux conditions de l'article 57 ou de l'article 58, selon le cas;
- réussisse un contrôle de compétence sur ce type d'hélicoptère.

§ 6. Une qualification de type en cours de validité inscrite sur une licence non-JAA délivrée par un Etat membre des JAA, mais 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 pour autant :

- que cette qualification soit en cours de validité;
- que la dernière revalidation ou le dernier renouvellement de cette qualification, ait été fait selon les exigences du présent arrêté;
- qu'il soit satisfait aux conditions stipulées à l'article 57 ou 58, selon le cas.

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

- 1° de bevoegdverklaring voor een meermotorige meerpiloot helikopter,
- 2° de bevoegdverklaring voor meermotorige éénpiloot helikopter, en
- 3° de bevoegdverklaring voor een éénmotorige helikopter.

Elk gedeelte van de vaardigheidstest moet op voldoende wijze worden afgelegd, binnen de 6 maanden die voorafgaan aan de datum waarop het Directoraat-generaal Luchtvaart de aanvraag tot uitreiking van de bevoegdverklaring heeft ontvangen.

*Afdeling 6. — Typebevoegdverklaring
Geldigheid, wedergeldigmaking en hernieuwing*

Art. 55. § 1. Geldigheid. De typebevoegdverklaringen 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 wedergeldig te maken moet de kandidaat :

1° binnen de 3 maanden die voorafgaan aan de vervaldatum van de bevoegdverklaring een bekwaamheidsproef afleggen op het betreffende helikoptertype; en

2° gedurende de geldigheidsduur van de bevoegdverklaring ten minste 2 uren vliegen als bestuurder van dit helikoptertype;

3° voor de eenmotorige helikopters met zuigermotoren moet minstens een bekwaamheidsproef afgelegd worden op één van de types die men bezit. Deze bekwaamheidsproef kan dienen om de andere types van éénmotorige helikopters wedergeldig te maken die de kandidaat bezit op voorwaarde dat hij, gedurende de geldigheidsduur van de bevoegdverklaring, ten minste 2 vliegreuren op elk type als gezagvoerder heeft uitgevoerd.

§ 3. De wedergeldigmaking van een IR(H), ingeval de kandidaat daarvan houder is, kan gecombineerd worden met de in § 2, 1° hierboven vermelde bekwaamheidsproef voor de typewedergeldigmaking, overeenkomstig de voorwaarden voor de wedergeldigmaking van de IR(H).

§ 4. De kandidaat die niet slaagt voor alle onderdelen van de bekwaamheidsproef vóór de vervaldag van zijn typebevoegdverklaring, mag de aan deze bevoegdverklaring verbonden voorrechten niet uitoefenen alvorens met succes de bekwaamheidsproef te hebben afgelegd.

§ 5. Hernieuwing. Wanneer de geldigheidsduur van een typebevoegdverklaring verstreken is, vervult de kandidaat de voorwaarden inzake bijscholingstraining 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.

Art. 56. § 1. Verlenging van de periode van geldigheid of wedergeldigmaking van de bevoegdverklaringen in bijzondere omstandigheden.

Indien de voorrechten van een typebevoegdverklaring, of van een bevoegdverklaring voor instrumentvliegen voor helikopters uitsluitend worden uitgeoefend op een helikopter die in een Staat die geen Lid is van de JAA 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-lid-Staat.

§ 2. Wanneer de voorrechten van een typebevoegdverklaring of van een bevoegdverklaring instrumentvliegen voor helikopters uitgeoefend worden op een helikopter die ingeschreven is in een JAA-lid-Staat, maar geëxploiteerd wordt door een exploitant van een niet JAA-lid-Staat in toepassing van de bepalingen van het artikel 83bis van het Verdrag inzake de internationale burgerlijke luchtvaart, kan de Directeur-generaal de geldigheidsduur van de bevoegdverklaring verlengen of de bevoegdverklaring wedergeldig maken voorzover voldaan is aan de voorwaarden gesteld door deze niet JAA-lid-Staat.

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

§ 7. 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 hélicoptère multipilote multimoteur,
- 2° la qualification pour un hélicoptère monopilote multimoteur, et
- 3° la qualification pour un hélicoptère monomoteur.

Chaque élément de l'épreuve d'aptitude doit être présenté de manière satisfaisante dans les 6 mois précédant la date de réception par la Direction générale Transport Aérien de la demande de délivrance de la qualification.

*Section 6. — Qualification de type
Validité, revalidation et renouvellement*

Art. 55. § 1^{er}. Validité. Les qualifications de type 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 le candidat doit :

1° présenter un contrôle de compétence sur ce type d'hélicoptère, dans les 3 mois qui précèdent la date d'expiration de la qualification; et

2° voler au cours de la période de validité de la qualification au moins 2 heures en tant que pilote sur ce type d'hélicoptère;

3° pour les hélicoptères monomoteur à pistons, un contrôle de compétence doit au moins être effectué sur un des types détenus. Ce contrôle de compétence peut servir pour revalider les autres types d'hélicoptères monomoteur que le candidat détient à condition qu'il ait effectué au moins 2 heures de vol comme pilote commandant de bord sur chaque type pendant la période de validité de la qualification.

§ 3. La revalidation d'une IR(H), si le candidat en détient une, peut être combinée avec le contrôle de compétence visé au § 2, 1° ci-dessus pour la revalidation de type, conformément aux conditions de revalidation de l'IR(H).

§ 4. Le candidat qui ne réussit pas toutes les sections du contrôle de compétence avant la date d'expiration de sa qualification de type ne peut pas exercer les privilèges liés à cette qualification avant d'avoir présenté avec succès le contrôle de compétence.

§ 5. Renouvellement. Si la validité d'une qualification de type est expirée, le candidat se conforme aux conditions de formation de rafraîchissement déterminées par le Directeur général par référence aux dispositions du JAR-FCL et présente un contrôle de compétence. La qualification est valide à partir de la date où les conditions de renouvellement sont remplies.

Art. 56. § 1^{er}. Prolongation de la période de validité ou revalidation des qualifications dans des circonstances particulières.

Lorsque les privilèges d'une qualification de type ou de vol aux instruments d'hélicoptères sont exclusivement exercés sur un hélicoptère immatriculé dans un Etat non-membre des J.A.A., 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 J.A.A.

§ 2. Lorsque les privilèges d'une qualification de type ou de vol aux instruments d'hélicoptères sont exercés sur un hélicoptère 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, 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 J.A.A.

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

*Afdeling 7. — Typebevoegdverklaring
voor meerpiloot helikopter – Voorwaarden*

Art. 57. § 1. De kandidaat in opleiding voor het bekomen van een eerste typebevoegdverklaring voor een meerpiloot helikopter moet de volgende voorwaarden vervullen :

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

2° 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 worden met de opleiding voor de typebevoegdverklaring; en

3° voldoen aan de voorwaarden inzake theoretische kennis voor het bekomen van een ATPL(H).

§ 2. Het kennisniveau waarover de houder van een PPL(H) of van een CPL(H) die over een typebevoegdverklaring meerpiloot uitgereikt onder andere voorwaarden dan deze van de JAR-FCL, beschikt, kan niet in aanmerking worden genomen om in de plaats te komen van de vereiste van § 1, 3°.

*Afdeling 8. — Typebevoegdverklaring
voor éénpiloot helikopter – Voorwaarden*

Art. 58. De kandidaat voor het bekomen van een eerste typebevoegdverklaring voor meermotorige éénpiloot helikopters moet ten minste 70 uren hebben uitgevoerd als gezagvoerder van een helikopter.

*Afdeling 9. — Typebevoegdverklaringen
Theoretische- en vliegopleiding*

Art. 59. § 1. Theoretische opleiding. De kandidaat voor een typebevoegdverklaring voor éénmotorige of meermotorige helikopters 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 de helikopter van het betreffende type veilig te besturen.

§ 2. Vliegopleiding. De kandidaat voor een typebevoegdverklaring voor éénmotorige en meermotorige éénpiloot helikopters moet een volledige cursus vliegopleiding gevolgd hebben waarvan het programma overeenkomt met de vaardigheidstest voor het bekomen van diezelfde typebevoegdverklaring.

De kandidaat voor een typebevoegdverklaring voor meerpiloot helikopters moet een volledige vliegopleidingscursus gevolgd hebben waarvan het programma overeenkomt met de vaardigheidstest voor het bekomen 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 instellingen moeten voldoen aan de voorwaarden, bepaald door de Directeur-generaal met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL.

§ 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(H) en een CPL(H) die niet uit een geïntegreerde ATP opleiding komen maar die een eerste typebevoegdverklaring voor meerpiloot helikopters wensen te bekomen.

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 meerpiloot helikopters.

De MCC opleiding wordt uitgevoerd binnen de 6 maanden :

- onder het toezicht van het hoofd van de opleiding van een FTO of van een TRTO, of

- 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.

*Section 7. — Qualification de type d'hélicoptère multipilote
Conditions*

Art. 57. § 1^{er}. Le candidat à l'entraînement pour l'obtention d'une première qualification de type d'hélicoptère multipilote doit remplir les conditions suivantes :

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

2° être titulaire d'un certificat de réussite d'une formation au travail en équipage (MCC). A défaut, la formation au travail en équipage doit être combinée avec la formation de qualification de type; et

3° avoir rempli les conditions relatives aux connaissances théoriques pour l'obtention d'une ATPL(H).

§ 2. Le niveau de connaissance détenu par le titulaire d'une PPL(H) ou CPL(H) et d'une qualification de type multipilote délivrée sous d'autres conditions que celles des JAR-FCL ne peut être pris en considération pour se substituer à l'exigence du § 1, 3°.

*Section 8. — Qualification de type d'hélicoptère monopilote
Conditions*

Art. 58. Le candidat à une première qualification de type d'hélicoptère multimoteur monopilote doit avoir accompli au moins 70 heures en tant que pilote commandant de bord d'hélicoptère.

*Section 9. — Qualifications de type
Formation théorique et en vol*

Art. 59. § 1^{er}. Formation théorique. Le candidat à une qualification de type d'hélicoptères 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'hélicoptère du type considéré.

§ 2. Formation en vol. Le candidat à une qualification de type d'hélicoptères monomoteurs et 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 la délivrance de ladite qualification de type.

Le candidat à une qualification de type d'hélicoptères 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 la délivrance 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 un constructeur ou, dans des circonstances spéciales, par un instructeur autorisé à titre individuel. Ces établissements doivent satisfaire aux conditions déterminées par le Directeur général par référence aux dispositions du JAR-FCL.

§ 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(H) et CPL(H) qui ne sont pas issus d'une formation ATP intégrée mais qui souhaitent obtenir une première qualification de type hélicoptères multipilotes.

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

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

La formation MCC est effectuée dans un délai de 6 mois :

- sous la surveillance du chef de la formation d'un FTO ou d'un TRTO, ou

- 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.

Voor deze opleiding wordt een FNPT II of een vluchtnabootser gebruikt. Wanneer deze opleiding wordt gecombineerd met een opleiding voor de eerste uitreiking van een typebevoegdverklaring voor meerpiloot helikopter, mag de praktische opleiding teruggebracht worden tot 10 uur als een vluchtnabootser van dit type wordt gebruikt.

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

- hetzij aantonen dat hij in staat is om de taken van bestuurder van een meerpiloot helikopter uit te voeren, tijdens de vaardigheidstest voor de uitreiking van de typebevoegdverklaring voor meerpiloot helikopter;

- hetzij een attest bekomen waaruit blijkt dat hij met succes een opleiding MCC heeft gevolgd.

Afdeling 10. — Typebevoegdverklaring – Vaardigheid

Art. 60. § 1. Eénpiloot helikopter. De kandidaat voor een typebevoegdverklaring voor éénpiloot helikopter moet blijf geven van de vaardigheid vereist voor het veilig besturen van de helikopter van het betreffende type overeenkomstig de bepalingen vastgesteld door de Directeur-generaal met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL.

§ 2. Meerpiloot helikopter. De kandidaat voor een typebevoegdverklaring voor een meerpiloot helikopter moet blijf geven van de vaardigheid vereist voor het veilig besturen van een helikopter van het betreffende type, in een meerpiloot omgeving, 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 (helikopters) - ATPL(H)

Afdeling 1. — Minimumleeftijd en lichamelijke en geestelijke geschiktheid

Art. 61. De kandidaat voor een ATPL(H) 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. 62. § 1. Onder voorbehoud van alle andere in dit besluit bepaalde voorwaarden kan de houder van een ATPL(H) :

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

§ 2. De kandidaat voor een ATPL(H) 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(H), samen met de typebevoegdverklaring van het helikoptertype dat gebruikt werd tijdens de vaardigheidstest.

Afdeling 3. — Ervaring en aanrekenen van de vliegtijd

Art. 63. § 1. De kandidaat voor een ATPL(H) moet ten minste 1 000 vlieguren hebben uitgevoerd als bestuurder van een helikopter, waarvan maximum 100 uren mogen zijn uitgevoerd op een vluchtnabootser, daarin ten minste begrepen :

1° 350 uren uitgevoerd tijdens meerpiloot operaties op helikoptertypes die gecertificeerd zijn voor een minimum stuurpersoneel van 2 piloten in IFR, overeenkomstig de categorie JAR/FAR 27 en 29 of gelijkwaardige code, of in een helikopter die moet bestuurd worden met 2 piloten volgens JAR-OPS;

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;

Un FNPT II ou un simulateur de vol est utilisé pour cette formation. Lorsque cette formation est combinée avec une formation pour la délivrance initiale d'une qualification de type d'hélicoptère multipilote, l'instruction pratique peut être réduite jusqu'à 10 heures si un simulateur de ce type est utilisé.

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

- soit, démontrer sa capacité à accomplir les tâches d'un pilote d'un hélicoptère multipilote, lors de l'épreuve d'aptitude en vue de la délivrance de la qualification de type d'hélicoptère multipilote;

- soit recevoir un certificat attestant qu'il a suivi avec succès la formation MCC.

Section 10. — Qualification de type – Aptitude

Art. 60. § 1^{er}. Hélicoptère monopilote. Le candidat à une qualification de type d'hélicoptère monopilote doit avoir démontré l'aptitude requise pour piloter en toute sécurité l'hélicoptère du type considéré, conformément aux dispositions déterminées par le Directeur général par référence aux dispositions du JAR-FCL.

§ 2. Hélicoptère multipilote. Le candidat à une qualification de type d'hélicoptère multipilote doit avoir démontré l'aptitude requise pour piloter en toute sécurité l'hélicoptère 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 (hélicoptères) - ATPL(H)

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

Art. 61. Le candidat à une ATPL(H) doit :

- 1° être âgé d'au moins 21 ans;
- 2° détenir un certificat médical de classe 1 en cours de validité.

Section 2. — Privilèges et conditions

Art. 62. § 1^{er}. Sous réserve de toutes autres conditions spécifiées dans le présent arrêté, l'ATPL(H) permet à son titulaire :

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

§ 2. Le candidat à une ATPL(H) 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(H) assortie d'une qualification de type correspondant au type d'hélicoptère utilisé lors de l'épreuve d'aptitude.

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

Art. 63. § 1^{er}. Le candidat à une ATPL(H) doit avoir effectué au moins 1 000 heures de vol en tant que pilote d'hélicoptère, dont un maximum de 100 heures peuvent avoir été effectuées sur simulateur de vol, incluant au minimum :

1° 350 heures accomplies en opérations multipilotes sur des types d'hélicoptères certifiés pour un équipage minimal de conduite de 2 pilotes en IFR, conformément à la catégorie JAR/FAR 27 et 29 ou code équivalent, ou dans un hélicoptère devant être opéré par 2 pilotes selon les JAR-OPS;

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 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 een gezagvoerder, onder voorbehoud dat de methode van toezicht goedgekeurd is door de Directeur-generaal;

4° 70 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 van de CPL(H), behalve de vliegtijd met vliegtuigen, die slechts tot 50 % van de totale in paragraaf 1 vereiste vliegtijd mag worden in aanmerking genomen.

§ 3. De voorwaarden inzake de vereiste ervaring moeten vervuld zijn alvorens de vaardigheidstest voor het bekomen van de ATPL(H) kan worden afgelegd.

Afdeling 4. — Theoretische kennis

Art. 64. § 1. De kandidaat voor een ATPL(H) moet een goedgekeurde cursus voor theoretische opleiding gevolgd hebben bij een FTO of bij een instelling die gespecialiseerd is in theoretische opleiding. De houder van een CPL(H) en van een IR(H) voldoet aan de voorwaarden inzake theoretische kennis voor het bekomen van een ATPL(H).

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

Afdeling 5. — Vliegopleiding

Art. 65. De kandidaat voor een ATPL(H) moet houder zijn van een CPL(H) uitgereikt of geldig gemaakt overeenkomstig dit besluit, van een bevoegdverklaring instrumentvliegen op meermotorige helikopters, en moet een opleiding inzake onderlinge samenwerking van de bemanning (MCC) overeenkomstig dit besluit hebben gevolgd.

Afdeling 6. — Vaardigheid

Art. 66. De kandidaat voor een ATPL(H) dient blijk te geven van zijn vaardigheid om, als gezagvoerder van een helikoptertype dat gecertificeerd is om met een bemanning van minimum 2 bestuurders in IFR te vliegen, overeenkomstig de categorie FAR/JAR 27 en 29 of gelijkwaardige code, of van een helikopter die door 2 piloten moet bestuurd worden volgens JAR-OPS, 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(H).

De vaardigheidstest ATPL(H) kan tegelijkertijd dienen als vaardigheidstest voor de uitreiking van de vergunning en als bekwaamheidsproef voor de wedergeldigmaking van de typebevoegdverklaring voor de helikopter die voor de proef werd gebruikt; hij kan gecombineerd worden met de vaardigheidstest voor de uitreiking van een typebevoegdverklaring voor meerpiloot helikopter.

HOOFDSTUK 9. — Bevoegdverklaring instructeur (helikopters)

Afdeling 1. — Instructie

Art. 67. § 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 helikopters worden in gebruik genomen; of
- b) bij de inschrijving van helikopters 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-lid-Staten en door instructeurs die houder zijn van een door een niet JAA-lid-Staat uitgereikte vergunning.

§ 2. Niemand mag synthetische vlieg instructie geven indien hij geen houder is van een bevoegdverklaring FI(H), TRI(H), IRI(H) of van een toelating SFI(H).

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° 70 heures de vol aux instruments, dont un maximum de 30 heures peuvent être du 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 à la prise en compte du temps de vol de la CPL(H) à l'exception du temps de vol effectué sur avions qui est pris en compte jusqu'à 50 % du total du temps de vol exigé au paragraphe 1^{er}.

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

Section 4. — Connaissances théoriques

Art. 64. § 1^{er}. Le candidat à une ATPL(H) doit avoir suivi un cours approuvé de formation théorique auprès d'un FTO ou d'un organisme spécialisé dans la formation théorique. Le détenteur d'une CPL(H) et d'une IR(H) satisfait aux conditions de connaissances théoriques pour l'obtention d'une ATPL(H).

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

Section 5. — Formation au vol

Art. 65. Le candidat à une ATPL (H) doit être titulaire d'une CPL (H) délivrée ou validée conformément au présent arrêté, d'une qualification de vol aux instruments sur hélicoptère multimoteur, et doit avoir suivi une formation au travail en équipage (MCC) conformément au présent arrêté.

Section 6. — Aptitude

Art. 66. Le candidat à une ATPL(H) doit démontrer son aptitude à exécuter, en qualité de pilote commandant de bord d'un type d'hélicoptère certifié pour un équipage minimal de conduite de 2 pilotes en IFR, conformément à la catégorie FAR/JAR 27 et 29 ou code équivalent, ou d'un hélicoptère devant être opéré par 2 pilotes selon les JAR-OPS, 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(H).

L'épreuve d'aptitude ATPL(H) 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'hélicoptère utilisé pour l'épreuve; elle peut être combinée avec l'épreuve d'aptitude pour la délivrance d'une qualification de type d'hélicoptère multipilote.

CHAPITRE 9. — Qualification d'instructeur (hélicoptères)

Section 1^{re}. — Instruction

Art. 67. § 1^{er}. Nul ne peut dispenser de l'instruction en vol requise pour la délivrance d'une licence ou d'une qualification s'il n'a :

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

- a) lors de la mise en service de nouveaux hélicoptères; ou
- b) lors de l'immatriculation d'hélicoptères présentant un intérêt historique ou d'hélicoptères de construction spéciale, pour lesquels nul n'a 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(H), TRI(H), IRI(H), ou d'une autorisation SFI(H).

Afdeling 2. — Categorieën instructeurs

Art. 68. Er zijn vier categorieën instructeurs :

- 1° bevoegdverklaring vlieginstructeur van helikopter FI(H);
- 2° bevoegdverklaring instructeur voor een typebevoegdverklaring voor helikopter TRI(H);
- 3° bevoegdverklaring instructeur voor de bevoegdverklaring instrumentvliegen helikopter IRI(H);
- 4° toelating instructeur voor synthetisch vliegen helikopter SFI(H).

Afdeling 3. — Algemeenheden

Art. 69. § 1. De instructeur moet 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 (behalve bij tegengestelde bepalingen) 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 vlieginstructeur (FI), als instructeur voor een typebevoegdverklaring (TRI), of als instructeur voor de bevoegdverklaring instrumentvliegen (IRI).

§ 3. De kandidaat voor bijkomende bevoegdverklaringen als instructeur wordt vrijgesteld van het pedagogisch gedeelte waarvoor hij eerder al was geslaagd bij het bekomen van de bevoegdverklaring instructeur.

Afdeling 4. — Geldigheid

Art. 70. De bevoegdverklaringen en toelatingen als instructeur zijn geldig gedurende 3 jaar. De bijzondere toelating is geldig gedurende ten hoogste 3 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 vlieginstructeur helikopter FI(H)**Onderafdeling 1. — Minimumleeftijd*

Art. 71. Elke kandidaat voor een bevoegdverklaring vlieginstructeur moet ten minste de leeftijd van 18 jaar bereikt hebben.

Onderafdeling 2. — Beperkte voorrechten

Art. 72. § 1. De voorrechten van de bevoegdverklaring instructeur FI(H) worden overeenkomstig volgende paragraaf beperkt tot wanneer de houder ten minste 100 uren vlieginstructie 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(H) 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(H), van :

1° de vlieginstructie met het oog op de uitreiking van een PPL(H) of van de gedeelten van de geïntegreerde opleiding die gegeven worden op het niveau PPL(H), alsook met het oog op de uitreiking van de typebevoegdverklaringen voor éénmotorige helikopters, 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, voorzover hij de bevoegdheid voor het uitvoeren van nachtvluchten bezit en hij :

- zijn bekwaamheid voor het geven van onderricht bij nacht bewezen heeft ten overstaan van een instructeur die voldoet aan de vereisten van artikel 73, 6°, en

- voldoet aan de eisen inzake recente ervaring van artikel 12.

Section 2. — Catégories d'instructeurs

Art. 68. Quatre catégories d'instructeurs sont établies :

- 1° qualification d'instructeur de vol hélicoptère FI(H);
- 2° qualification d'instructeur de qualification de type hélicoptère TRI(H);
- 3° qualification d'instructeur de qualification de vol aux instruments hélicoptère IRI(H);
- 4° autorisation d'instructeur de vol synthétique hélicoptère SFI(H).

Section 3. — Généralités

Art. 69. § 1^{er}. 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 (sauf indications contraires) et doit être habilité à remplir les fonctions de pilote commandant de bord de l'aéronef au cours de cette instruction.

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

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

Section 4. — Validité

Art. 70. Les qualifications et autorisations d'instructeur sont valables 3 ans. La durée maximale d'une autorisation spécifique est de 3 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 hélicoptère FI(H)**Sous-section 1^{re}. — Age minimal*

Art. 71. Tout candidat à une qualification d'instructeur de vol doit être âgé d'au moins 18 ans.

Sous-section 2. — Privilèges restreints

Art. 72. § 1^{er}. Les privilèges de la qualification d'instructeur FI(H) sont restreints conformément au paragraphe suivant jusqu'à ce que son titulaire ait effectué au moins 100 heures d'instruction en vol, et supervisé en outre 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(H) chargé de superviser le candidat.

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

1° l'instruction en vol en vue de la délivrance d'une PPL(H) ou des parties d'une formation intégrée dispensées au niveau de la PPL(H), ainsi que de la délivrance de qualifications de type d'hélicoptères monomoteurs, 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 en hélicoptères et qu'il :

- ait démontré son aptitude à enseigner de nuit en présence d'un instructeur répondant aux exigences de l'article 73, 6°, et

- satisfasse aux exigences d'expérience récente de l'article 12.

Onderafdeling 3. — Voorrechten en voorwaarden

Art. 73. De bevoegdverklaring FI(H) laat toe vlieg instructie te geven voor :

1° de uitreiking van de PPL(H) en de typebevoegdverklaringen voor éénmotorige éénpiloot helikopter, op voorwaarde dat, voor de uitreiking van de typebevoegdverklaringen, de instructeur gedurende de 12 voorafgaande maanden ten minste 15 vlieguren heeft uitgevoerd op het betreffende type;

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

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

- 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

- voldoet aan de eisen inzake recente ervaring van artikel 12;

4° de uitreiking van de IR(H) op voorwaarde dat de instructeur :

a) ten minste 200 vlieguren heeft uitgevoerd op helikopters in 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 helikopter, 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 vastgestelde bepalingen;

5° de uitreiking van een typebevoegdverklaring voor meermotorige éénpiloot helikopter, op voorwaarde dat de instructeur voldoet aan de voorwaarden van artikel 80, § 1, punten 1, 2, 4, 5 en

a) ten minste 50 uren heeft gevlogen als gezagvoerder op meermotorige éénpiloot helikopters, daarin begrepen ten minste 5 vlieguren op het type helikopter dat zal gebruikt worden voor de vaardigheidstest,

b) als leerling een goedgekeurde cursus heeft gevolgd van ten minste 5 uren instructievluchten op helikopter of op een vluchtnabootser van het betrokken helikoptertype, en

c) de vaardigheidstest geslaagd is voor de eerste uitreiking van een meermotorige éénpiloot bevoegdverklaring FI(H) overeenkomstig de door de Directeur-generaal met verwijzing naar de JAR-FCL bepalingen bepaalde voorwaarden;

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

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

b) blijkt heeft gegeven ten overstaan van een FIE(H) van zijn bekwaamheid in het verstrekken van een opleiding FI(H) 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. 74. Alvorens toegelaten te worden tot een goedgekeurde cursus om een FI(H) te bekomen, moet de kandidaat :

1° ten minste 300 vlieguren uitgevoerd hebben, waarvan ten minste 100 uren als gezagvoerder indien hij houder is van een ATPL(H) of een CPL(H), of 200 uren als gezagvoerder indien hij houder is van een PPL(H);

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

3° 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;

4° ten minste 20 uren overlandvluchten uitgevoerd hebben als gezagvoerder, en

5° 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(H) gemachtigd voor de opleiding van FI(H). Deze test dient met succes afgelegd te zijn binnen de 6 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.

Sous-section 3. — Privilèges et conditions

Art. 73. La qualification FI(H) permet de dispenser l'instruction en vol pour :

1° la délivrance de la PPL(H) et des qualifications de type d'hélicoptère monopilote monomoteur, sous réserve que, pour la délivrance des qualifications de type, l'instructeur ait accompli au moins 15 heures de vol sur le type correspondant dans les 12 mois qui précèdent;

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

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

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

- satisfasse aux exigences d'expérience récente de l'article 12;

4° la délivrance de l'IR(H), à condition que l'instructeur ait :

a) accompli au moins 200 heures de vol sur hélicoptères 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 hélicoptère, 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 d'hélicoptère monopilote multimoteur, à condition que l'instructeur ait rempli les conditions de l'article 80, § 1^{er}, points 1, 2, 4, 5 et

a) ait volé au moins 50 heures comme pilote commandant de bord sur hélicoptères monopilote multimoteur, incluant au moins 5 heures de vol sur le type d'hélicoptère qui sera utilisé pour l'épreuve d'aptitude,

b) ait suivi comme élève un cours approuvé d'au moins 5 heures de vol d'instruction sur hélicoptère ou simulateur de vol du type d'hélicoptère concerné, et

c) ait réussi le contrôle d'aptitude pour la délivrance initiale d'une qualification FI(H) monopilote multimoteur conformément aux conditions déterminées par le Directeur général par référence aux dispositions du JAR-FCL;

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

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

b) démontré à un FIE(H) son aptitude à dispenser une formation FI(H) lors 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. 74. Avant d'être admis à commencer un cours approuvé en vue de l'obtention d'une FI(H), le candidat doit avoir :

1° accompli au moins 300 heures de vol, dont au moins 100 heures en tant que pilote commandant de bord s'il est titulaire d'une ATPL(H) ou CPL(H), ou 200 heures en tant que pilote commandant de bord s'il est titulaire d'une PPL(H);

2° réussi l'examen de connaissances théoriques pour la délivrance d'une CPL(H);

3° 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;

4° accompli au moins 20 heures de vol sur campagne en tant que pilote commandant de bord, et

5° 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(H) autorisé à former des FI(H). Cette épreuve doit être réussie dans les 6 mois précédant le début du cours. L'épreuve doit démontrer la capacité du candidat à suivre le cours.

Onderafdeling 5. — Opleidingscursussen

Art. 75. De kandidaat voor een bevoegdverklaring FI(H) 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. 76. De kandidaat voor een bevoegdverklaring FI(H) 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(H) vereiste niveau, daarin begrepen de opleiding inzake briefing vóór 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.

Onderafdeling 7. — Uitreiking

Art. 77. Onder voorbehoud van de bepalingen inzake de initiële beperkingen wordt een bevoegdverklaring FI(H) uitgereikt aan de kandidaat die voldoet aan de in dit hoofdstuk gestelde voorwaarden.

Onderafdeling 8. — Wedergeldigmaking en hernieuwing

Art. 78. § 1. Voor de wedergeldigmaking van een bevoegdverklaring FI(H) vervult de houder twee van de drie volgende voorwaarden :

1° ten minste 100 uren vliegopleiding op helikopters verstrekt hebben als FI, IRI of als examinerator op helikopter 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;

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

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

§ 2. 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 (helikopters) TRI(H)

Onderafdeling 1. — Voorrechten

Art. 79. De bevoegdverklaring TRI(H) laat toe opleiding te geven aan de houders van een vergunning met het oog op de uitreiking van een typebevoegdverklaring alsook de vereiste opleiding te verstrekken voor de onderlinge samenwerking van de bemanning (MCC).

Onderafdeling 2. — Voorwaarden

Art. 80. § 1. Elke kandidaat voor een eerste bevoegdverklaring TRI(H) 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° voor een bevoegdverklaring TRI(H) voor éénmotorige en meer-motorige éénpiloot helikopter, ten minste 500 uren als bestuurder van helikopters uitgevoerd hebben;

3° voor een bevoegdverklaring TRI(H) voor meerpiloot helikopters, ten minste 1000 vliegen hebben uitgevoerd als bestuurder van helikopters, waarvan ten minste 350 uren als bestuurder van meerpiloot helikopters;

4° tijdens de 12 maanden die aan de aanvraag voorafgaan ten minste 30 vliegen, daarin begrepen ten minste 10 opstijgingen en 10 landingen als gezagvoerder of als medebestuurder op een helikopter van het betreffende type of op een helikopter van een gelijkaardig type, indien hij daartoe gemachtigd is door de Directeur-generaal, uitgevoerd hebben. Van deze 30 uren mogen er maximum 15 uitgevoerd worden op een vluchtnabootser;

5° tijdens een volledige cursus voor de typebevoegdverklaring, ten minste 3 uren vlieginstructie gegeven hebben op een helikopter en/of op een vluchtnabootser van het betreffende type, onder toezicht en tot voldoening van een daartoe door de Directeur-generaal aangeduide TRI(H).

Sous-section 5. — Cours de formation

Art. 75. Le candidat à une qualification FI(H) 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. 76. Le candidat à une qualification FI(H) 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(H), y compris la formation pré-vol, après le vol et la formation théorique, conformément aux conditions déterminées par le Directeur général par référence aux dispositions du JAR-FCL.

Sous-section 7. — Délivrance

Art. 77. Sous réserve des dispositions relatives aux restrictions initiales, une qualification FI(H) est délivrée au candidat qui remplit les conditions du présent chapitre.

Sous-section 8. — Revalidation et renouvellement

Art. 78. § 1^{er}. Pour la revalidation d'une qualification FI(H), le titulaire remplit deux des trois conditions suivantes :

1° avoir dispensé au moins 100 heures de formation en vol sur hélicoptères comme FI, IRI ou comme examinateur d'hélicoptère 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;

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

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

§ 2. 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 (hélicoptères) TRI(H)

Sous-section 1^{re}. — Privilèges

Art. 79. La qualification TRI(H) permet de former les titulaires d'une licence en vue de la délivrance d'une qualification de type ainsi que de dispenser la formation requise pour le travail en équipage (MCC).

Sous-section 2. — Conditions

Art. 80. § 1^{er}. Tout candidat à une première qualification TRI(H) 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° pour une qualification TRI(H) hélicoptère monopilote monomoteur et multimoteur, avoir effectué au moins 500 heures comme pilote d'hélicoptère;

3° pour une qualification TRI(H) hélicoptère multipilote, avoir effectué au moins 1000 heures de vol comme pilote d'hélicoptère, comprenant au moins 350 heures comme pilote d'hélicoptère multipilote;

4° effectué dans les 12 mois précédant la demande, au moins 30 heures de vol comprenant au moins 10 décollages et 10 atterrissages en tant que pilote commandant de bord ou copilote sur le type d'hélicoptère concerné ou sur un hélicoptère d'un type similaire s'il y est autorisé par le Directeur général. Sur ces 30 heures, 15 heures au maximum peuvent avoir été effectuées sur un simulateur de vol;

5° lors d'un cours complet de qualification de type, dispensé au moins 3 heures d'instruction en vol sur le type d'hélicoptère et/ou sur un simulateur de vol correspondant, sous la surveillance et à la satisfaction d'un TRI(H) désigné à cet effet par le Directeur général.

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

1° tijdens de 12 maanden die aan de aanvraag voorafgaan ten minste 15 vliegreuren uitgevoerd heeft, daarin begrepen 10 opstijgingen en 10 landingen als gezagvoerder of als medebestuurder op een helikopter van het betreffende type, of op een helikopter van een gelijkaardig type indien hij daartoe gemachtigd is door de Directeur-generaal. Van deze 15 uren mogen er maximum 7 uren uitgevoerd zijn op een vluchtnabootser;

2° op volledige wijze en met succes het gepaste gedeelte technische opleiding van een cursus TRI, goedgekeurd door de Directeur-generaal met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL, gevolgd hebben en

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

Onderafdeling 3. — Wedergeldigmaking en hernieuwing

Art. 81. § 1. Voor de wedergeldigmaking van een bevoegdverklaring TRI(H), moet de houder, gedurende de 12 maanden die aan de vervaldatum van de bevoegdverklaring voorafgaan :

1° hetzij één 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(H) 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 vliegreuren uitgevoerd hebben, waarin begrepen opstijgingen en landingen als gezagvoerder of als medebestuurder op een helikopter van het betreffende type, of op een helikopter van een gelijkaardig type indien hij daartoe gemachtigd is door de Directeur-generaal. Van deze 30 uren mogen er maximum 15 uren uitgevoerd zijn op een vluchtnabootser;

2° op een volledige wijze en met succes de onderdelen van een cursus TRI(H) 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 helikopter en/of op een vluchtnabootser van het betreffende type, onder toezicht en tot voldoening van een daartoe door de Directeur-generaal aangeduide TRI(H).

Afdeling 7. — Bevoegdverklaring instructeur instrumentvliegen (helikopters) IRI(H)

Onderafdeling 1. — Voorrechten

Art. 82. De voorrechten van de bevoegdverklaring IRI(H) zijn beperkt tot de vlieg instructie voor de uitreiking van een IR(H).

Onderafdeling 2. — Voorwaarden

Art. 83. De kandidaat voor een bevoegdverklaring IRI(H) moet :

1° ten minste 500 vliegreuren onder IFR hebben uitgevoerd waarvan ten minste 250 op helikopters;

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. 84. § 1. Voor de wedergeldigmaking van een bevoegdverklaring IRI(H), moet de houder de voorwaarden voor de wedergeldigmaking van een bevoegdverklaring FI(H) vervullen.

§ 2. Wanneer de bevoegdverklaring vervallen is, voldoet de houder aan de voorwaarden voor de hernieuwing van een vervallen bevoegdverklaring FI(H), 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(H).

§ 2. Les privilèges de la qualification TRI(H) sont étendus à d'autres types d'hélicoptères, à condition que le titulaire ait :

1° effectué, dans les 12 mois précédant la demande, au moins 15 heures de vol, comprenant 10 décollages et 10 atterrissages en tant que pilote commandant de bord ou copilote sur le type d'hélicoptère concerné ou sur un hélicoptère d'un type similaire s'il y est autorisé par le Directeur général. Sur ces 15 heures, 7 heures au maximum peuvent avoir été effectuées sur un simulateur de vol;

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'hélicoptère et/ou sur simulateur de vol correspondant, sous la surveillance et à la satisfaction d'un TRI(H) désigné à cet effet par le Directeur général.

Sous-section 3. — Revalidation et renouvellement

Art. 81. § 1^{er}. Pour la revalidation d'une qualification TRI(H), 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 l'obtention, pour le rafraîchissement ou pour le maintien de compétence d'une qualification de type :

- a) une séance 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(H) 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 heures de vol, comprenant des décollages et des atterrissages en tant que pilote commandant de bord ou copilote sur le type d'hélicoptère correspondant, ou sur un hélicoptère d'un type similaire s'il y est autorisé par le Directeur général. Sur ces 30 heures, 15 heures au maximum peuvent avoir été effectuées sur un simulateur de vol;

2° suivi de manière complète et satisfaisante les parties d'un cours TRI(H) 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'hélicoptère et/ou sur simulateur de vol correspondant, sous la surveillance et à la satisfaction d'un TRI(H) désigné à cet effet par le Directeur général.

Section 7. — Qualification d'instructeur de vol aux instruments (hélicoptères) IRI(H)

Sous-section 1^{re}. — Privilèges

Art. 82. Les privilèges de la qualification IRI(H) sont limités à l'instruction en vol en vue de la délivrance d'une IR(H).

Sous-section 2. — Conditions

Art. 83. Le candidat à une qualification IRI(H) doit avoir :

1° accompli au moins 500 heures de vol en IFR dont 250 au moins sur hélicoptères;

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. 84. § 1^{er}. Pour la revalidation d'une qualification IRI(H), le titulaire doit remplir les conditions de revalidation d'une qualification FI(H).

§ 2. Si la qualification est expirée, le titulaire remplit les conditions de renouvellement d'une qualification FI(H) 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(H) expirée.

Afdeling 8. — Toelating instructeur synthetisch vliegen SFI(H)**Onderafdeling 1. — Voorrechten**

Art. 85. De toelating SFI(H) laat toe synthetische vlieg instructie te geven voor de typebevoegdverklaringen alsook de opleiding inzake onderlinge samenwerking van de bemanning (MCC).

Onderafdeling 2. — Voorwaarden

Art. 86. § 1. De kandidaat voor een toelating SFI(H) moet :

1° houder zijn of geweest zijn van een door een JAA-Lidstaat uitgereikte professionele vergunning of van een vergunning die niet beantwoordt aan de JAR-FCL-normen 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 1 000 vlieguren als bestuurder van meerpiloot helikopters;

4° op volledige wijze een goedgekeurde cursus TRI(H) hebben gevolgd;

5° gedurende een volledige cursus voor typebevoegdverklaring ten minste 3 uren de taak van een TRI(H) op het betreffende helikoptertype hebben uitgevoerd, onder toezicht en tot voldoening van een hiertoe door de Directeur-generaal aangeduide TRI(H);

6° tijdens de 12 maanden die aan de aanvraag voorafgaan met succes, ten titel van bekwaamheidsproef, de vaardigheidstest voor het bekomen van de typebevoegdverklaring hebben afgelegd. Deze proef wordt afgelegd op een vluchtnabootser van het betreffende helikoptertype, en

7° tijdens de 12 maanden die aan de aanvraag voorafgaan ten minste één vlieg uur hebben uitgevoerd als waarnemer in de cockpit van het betreffende helikoptertype.

§ 2. De voorrechten worden uitgebreid tot andere meerpiloot helikoptertypes, 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 de taak van een TRI(H) heeft uitgevoerd op het betreffende helikoptertype, onder toezicht en tot voldoening van een daartoe door de Directeur-generaal aangeduide TRI(H).

Onderafdeling 3. — Wedergeldigmaking en hernieuwing

Art. 87. § 1. Voor de wedergeldigmaking van een toelating SFI(H) 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 de uitreiking, 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(H) hebben gevolgd;

3° gedurende een volledige cursus voor typebevoegdverklaring, ten minste 3 uren de taak van een TRI(H) hebben uitgevoerd op het betreffende helikoptertype, onder toezicht en tot voldoening van een daartoe door de Directeur-generaal aangeduide TRI(H); en

4° een bekwaamheidsproef hebben afgelegd op een vluchtnabootser van het betreffende type.

HOOFDSTUK 10. — Examinatoren**Afdeling 1. — Functies**

Art. 88. Er zijn vijf categorieën examinatoren :

1° vliegexaminator FE(H);

2° examiner voor een typebevoegdverklaring TRE(H);

3° examiner voor de bevoegdverklaring instrumentvliegen IRE(H);

4° examiner voor vlieg instructeur FIE(H);

5° examiner voor synthetisch vliegen SFE(H).

Section 8. — Autorisation d'instructeur de vol synthétique SFI(H)**Sous-section 1^{re}. — Privilèges**

Art. 85. L'autorisation SFI(H) 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. 86. § 1^{er}. Le candidat à une autorisation SFI(H) doit :

1° être ou avoir été titulaire d'une licence professionnelle de pilote délivrée par un Etat membre des JAA ou d'une licence non conforme aux normes JAR-FCL mais 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 formation de qualification de type applicable;

3° avoir une expérience de vol d'au moins 1 000 heures de vol en tant que pilote d'hélicoptères multipilotes;

4° avoir suivi de manière complète un cours TRI(H) approuvé;

5° avoir, lors d'un cours complet de qualification de type, exercé au moins 3 heures les fonctions d'un TRI(H) sur le type d'hélicoptère concerné, sous la surveillance et à la satisfaction d'un TRI(H) désigné à cet effet par le Directeur général;

6° avoir subi avec succès 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'hélicoptère considéré, et

7° avoir accompli dans les 12 mois précédant la demande, au moins une heure de vol en tant qu'observateur dans le poste de pilotage sur le type d'hélicoptère concerné.

§ 2. Les privilèges sont étendus à d'autres types d'hélicoptères multipilotes, à condition que le titulaire ait :

1° suivi de manière complète et satisfaisante auprès d'un FTO ou d'un 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 les fonctions d'un TRI(H) sur le type d'hélicoptère concerné, sous la surveillance et à la satisfaction d'un TRI(H) désigné à cet effet par le Directeur général.

Sous-section 3. — Revalidation et renouvellement

Art. 87. § 1^{er}.- Pour la revalidation d'une autorisation SFI(H), le titulaire doit avoir, dans les 12 mois précédant l'expiration de l'autorisation :

1° dispensé une séance de simulateur d'au moins 3 heures comme 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 du type concerné.

§ 2. Si l'autorisation est expirée, le candidat doit avoir :

1° suivi la partie simulateur du cours de qualification pour le type considéré;

2° suivi de manière complète et satisfaisante un cours TRI(H) approuvé;

3° lors d'un cours complet de qualification de type, exercé au moins 3 heures les fonctions d'un TRI(H) sur le type d'hélicoptère concerné, sous la surveillance et à la satisfaction d'un TRI(H) désigné à cet effet par le Directeur général; et

4° présenté un contrôle de compétence sur un simulateur du type concerné.

CHAPITRE 10. — Examineurs**Section 1^{re}. — Fonctions**

Art. 88. Cinq catégories d'examineurs sont établies :

1° examinateur de vol FE(H);

2° examinateur de qualification de type TRE(H);

3° examinateur de qualification de vol aux instruments IRE(H);

4° examinateur d'instructeur de vol FIE(H);

5° examinateur de vol synthétique SFE(H).

*Afdeling 2. — Algemeenheden***Art. 89.** § 1. Voorwaarden

1° De examinerator 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 examinerator is bevoegd om op te treden als gezagvoerder van het voor de vaardigheidstest of voor de bekwaamheidsproef gebruikte luchtvaartuig, en hij dient te voldoen aan de in dit hoofdstuk omschreven voorwaarden inzake ervaring. Indien er geen bevoegde examinerator beschikbaar is kan de Directeur-generaal examineratoren of inspecteurs machtigen die niet over de vereiste bevoegdverklaringen beschikken.

3° De door de Directeur-generaal aangewezen kandidaat voor een machtiging als examinerator legt een test af die erin bestaat ten minste één vaardigheidstest af te nemen tijdens dewelke hij de functies van examinerator uitoefent die overeenstemmen met de aangevraagde machtiging als examinerator. Deze proef omvat de briefing, het afnemen van de vaardigheidstest, 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 examinerator daartoe gemachtigd door de Directeur-generaal, hetzij van een inspecteur.

§ 2. Meervoudige functies

Voorzover hij voldoet aan de voorwaarden inzake bevoegdheid en ervaring die in dit hoofdstuk worden vereist voor elke functie die wordt uitgeoefend, is de examinerator niet beperkt tot uitoefening van één functie als FE(H), TRE(H), IRE(H), FIE(H) of SFE(H).

§ 3. Machtiging

De examineratoren worden overeenkomstig dit besluit gemachtigd door de Directeur-generaal. De examineratoren dienen de door de Directeur-generaal met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL goedgekeurde standaardisatiebepalingen te respecteren.

§ 4. Aantekening op de vergunning

In het geval de wedergeldigmakingen door de examinerator op de vergunningen kunnen ingeschreven worden, moet de examinerator :

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. 90. De machtiging als examinerator wordt uitgereikt door de Directeur-generaal voor maximum 3 jaar. Ze kan voor periodes van dezelfde duur verlengd worden door de Directeur-generaal, indien hij dat nodig acht.

De examinerator moet per jaar ten minste 2 vaardigheidstesten of bekwaamheidsproeven afgenomen hebben. De examinerator zorgt ervoor dat tijdens de geldigheidsperiode één van deze testen of proeven bijgewoond en beoordeeld wordt door een inspecteur aangeduid door de Directeur-generaal.

*Afdeling 4. — Vliegexaminator (helikopters) FE(H)
Voorwaarden/voorrechten*

Art. 91. De machtiging FE(H) laat toe de vaardigheidstest af te nemen met het oog op de uitreiking van een vergunning van bestuurder, alsook de vaardigheidstest of de bekwaamheidsproef voor de typebevoegdverklaringen, onder voorbehoud dat aan volgende voorwaarden is voldaan :

1° voor het afnemen van de vaardigheidstest met het oog op de uitreiking van de PPL(H), ten minste 1 000 vlieguren hebben uitgevoerd als bestuurder van helikopters, daarin begrepen ten minste 250 uren vlieg instructie;

2° voor het afnemen van de vaardigheidstest met het oog op de uitreiking van de CPL(H), ten minste 2 000 vlieguren hebben uitgevoerd als bestuurder van helikopters, daarin begrepen ten minste 250 uren vlieg instructie.

*Section 2. — Généralités***Art. 89.** § 1^{er}. Conditions

1° L'examinateur 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° L'examinateur est qualifié en tant que pilote commandant de bord de l'aéronef utilisé pour l'épreuve d'aptitude ou le contrôle de compétence, et doit remplir les conditions d'expérience définies dans le présent chapitre. Lorsqu'il n'existe pas d'examinateur qualifié disponible, le Directeur général peut autoriser des examinateurs ou des inspecteurs qui ne sont pas titulaires des qualifications requises.

3° Le candidat désigné par le Directeur général pour obtenir une autorisation d'examinateur présente un test qui consiste à faire passer au moins une épreuve d'aptitude au cours de laquelle il exerce les fonctions d'examinateur correspondantes à l'autorisation d'examinateur demandée. Cette épreuve comporte le briefing, la conduite de l'épreuve d'aptitude, 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.

§ 2. Fonctions multiples

Pour autant qu'il réussisse les conditions de qualification et d'expérience exigées dans le présent chapitre pour chaque fonction exercée, l'examinateur n'est pas limité à une fonction unique en tant que FE(H), TRE(H), IRE(H), FIE(H) ou SFE(H).

§ 3. Autorisation

Les examinateurs sont autorisés par le Directeur général conformément au présent arrêté. Les examinateurs 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 par l'examinateur sur les licences, 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 garder un exemplaire pour son dossier personnel.

Section 3. — Délivrance et validité

Art. 90. L'autorisation d'examinateur est délivrée par le Directeur général pour une durée maximale de 3 ans. Elle peut être renouvelée par le Directeur général pour des périodes d'une même durée s'il le juge nécessaire.

L'examinateur doit avoir fait passer au moins 2 épreuves d'aptitude ou contrôles de compétences par an. L'examinateur veille à ce qu'au cours de la période de validité, une de ces épreuves ou un de ces contrôles soit surveillé et jugé par un inspecteur désigné par le Directeur général.

*Section 4. — Examinateur de vol (hélicoptères) FE(H)
Conditions/privilèges*

Art. 91. L'autorisation FE(H) permet de conduire l'épreuve d'aptitude en vue de la délivrance d'une licence de pilote, ainsi que l'épreuve d'aptitude ou le contrôle de compétence des qualifications de type sous réserve de remplir les conditions suivantes :

1° pour l'épreuve d'aptitude en vue de la délivrance de la PPL(H), avoir effectué au moins 1 000 heures de vol en tant que pilote d'hélicoptères, y compris au moins 250 heures d'instruction en vol;

2° pour l'épreuve d'aptitude en vue de la délivrance de la CPL(H), avoir effectué au moins 2 000 heures de vol en tant que pilote d'hélicoptères, y compris au moins 250 heures d'instruction de vol.

Afdeling 5. — Examinator voor een typebevoegdverklaring (helikopters) TRE(H). — Voorwaarden/Voorrechten

Art. 92. De machtiging TRE(H) laat toe :

1° voor de meerpiloot helikopters :

a) de vaardigheidstest af te nemen met het oog op de uitreiking van typebevoegdverklaringen;

b) de bekwaamheidsproeven af te nemen met het oog op de wedergeldigmaking of de hernieuwing van typebevoegdverklaringen;

c) de bekwaamheidsproeven af te nemen met het oog op de wedergeldigmaking of de hernieuwing van de bevoegdverklaringen instrumentvliegen, op voorwaarde dat hij houder is van een geldige IR(H);

d) 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 meerpiloot helikopters, waarvan ten minste 500 uren als gezagvoerder, en dat hij houder is of geweest is van een bevoegdverklaring TRI(H).

2° voor de éénpiloot helikopters :

a) de vaardigheidstest af te nemen met het oog op de uitreiking van typebevoegdverklaringen;

b) de bekwaamheidsproeven af te nemen met het oog op de wedergeldigmaking of de hernieuwing van de typebevoegdverklaringen en van de bevoegdverklaringen instrumentvliegen,

onder voorbehoud dat de examinator houder is van een vergunning van beroepsbestuurder helikopter en, indien toepasselijk, van een geldige IR(H) en dat hij ten minste 750 uren heeft uitgevoerd als helikopterbestuurder.

Afdeling 6. — Examinator voor de bevoegdverklaring instrumentvliegen (helikopters) IRE(H). — Voorwaarden/Voorrechten

Art. 93. De machtiging IRE(H) laat toe de vaardigheidstest af te nemen met het oog op de eerste uitreiking van de IR(H) alsook de bekwaamheidsproeven met het oog op de wedergeldigmaking of de hernieuwing van de IR(H), onder voorbehoud dat de examinator ten minste 2 000 vlieguren heeft uitgevoerd als bestuurder van helikopters, waarvan ten minste 300 uren onder IFR, waaronder 200 uren als vlieginstructeur.

Afdeling 7. — Examinator voor synthetisch vliegen (helikopters) SFE(H). — Voorwaarden/Voorrechten

Art. 94. De machtiging SFE(H) laat toe in een vluchtnabootser bekwaamheidsproeven af te nemen voor de typebevoegdverklaring en de IR(H) voor meerpiloot helikopters, onder voorbehoud dat de examinator houder is van een ATPL(H), dat hij ten minste 1 000 vlieguren heeft uitgevoerd op meerpiloot helikopters en dat hij de voorrechten bezit van een SFI(H).

Afdeling 8. — Examinator voor vlieginstructeur (helikopters) FIE(H) Voorwaarden/Voorrechten

Art. 95. De machtiging FIE(H) laat toe de vaardigheidstest af te nemen voor de eerste uitreiking alsook de bekwaamheidsproeven voor de wedergeldigmaking of de hernieuwing van de FI(H), onder voorbehoud dat de examinator ten minste 2 000 vlieguren heeft uitgevoerd als bestuurder van helikopters, waaronder ten minste 100 uren instructie met het oog op de uitreiking van een FI(H).

HOOFDSTUK 11. — Vereist niveau van theoretische kennis en organisatie van de theoretische examens voor het bekomen van de CPL(H), ATPL(H) en IR(H)

Afdeling 1. — Voorwaarden

Art. 96. De kandidaat voor een CPL(H), ATPL(H) of een IR(H) moet blijk geven van een kennisniveau dat past bij de voorrechten van de vergunning of van de bevoegdverklaring die hij wenst te bekomen, 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.

Section 5. — Examinateur de qualification de type (hélicoptères) TRE(H). — Conditions/Privilèges

Art. 92. L'autorisation TRE(H) permet de conduire :

1° pour les hélicoptères multipilotes :

a) l'épreuve d'aptitude en vue de la délivrance de qualifications de type;

b) les contrôles de compétences en vue de la revalidation ou du renouvellement de qualifications de type;

c) les contrôles de compétence pour la revalidation ou le renouvellement des qualifications de vol aux instruments à condition de détenir une IR(H) valide;

d) l'épreuve d'aptitude en vue de la délivrance de l'ATPL,

sous réserve que l'examinateur ait effectué au moins 1500 heures de vol en tant que pilote d'hélicoptères multipilotes, dont au moins 500 heures en tant que pilote commandant de bord, et qu'il détienne ou ait détenu une qualification TRI(H).

2° pour les hélicoptères monopilote :

a) l'épreuve d'aptitude en vue de la délivrance de qualifications de type;

b) les contrôles de compétence en vue de la revalidation ou le renouvellement des qualifications de type et des qualifications de vol aux instruments,

sous réserve que l'examinateur détienne une licence professionnelle de pilote d'hélicoptère et, si applicable, une IR(H) valide et qu'il ait effectué au moins 750 heures comme pilote d'hélicoptères.

Section 6. — Examinateur de qualification de vol aux instruments (hélicoptères) IRE(H). — Conditions/Privilèges

Art. 93. L'autorisation IRE(H) permet de conduire l'épreuve d'aptitude en vue de la délivrance initiale de l'IR(H) ainsi que les contrôles de compétence en vue de la revalidation ou du renouvellement de l'IR(H) sous réserve que l'examinateur ait effectué au moins 2 000 heures de vol en tant que pilote d'hélicoptères, dont au moins 300 heures en conditions IFR, dont 200 heures en tant qu'instructeur de vol.

Section 7. — Examinateur de vol synthétique (hélicoptères) SFE(H) Conditions/Privilèges

Art. 94. L'autorisation SFE(H) permet d'effectuer dans un simulateur de vol des contrôles de compétence pour la qualification de type et l'IR(H) sur hélicoptères multipilotes, sous réserve que l'examinateur détienne une ATPL(H), qu'il ait effectué au moins 1 000 heures de vol en tant que pilote d'hélicoptères multipilotes et qu'il détienne les privilèges d'un SFI(H).

Section 8. — Examinateur d'instructeur de vol (hélicoptères) FIE(H) Conditions/Privilèges

Art. 95. L'autorisation FIE(H) permet de conduire l'épreuve d'aptitude en vue de la délivrance initiale de la FI(H) ainsi que les contrôles de compétence en vue de la revalidation ou du renouvellement de la FI(H), sous réserve que l'examinateur ait effectué au moins 2 000 heures de vol en tant que pilote d'hélicoptères, dont au moins 100 heures d'instruction en vue de la délivrance d'une FI(H).

CHAPITRE 11. — Niveau de connaissances théoriques requis et organisation des examens théoriques pour la délivrance des CPL(H), ATPL(H) et IR(H)

Section 1^{re}. — Conditions

Art. 96. Le candidat à une CPL(H), ATPL(H) ou une IR(H) 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 du présent chapitre, et aux dispositions déterminées par le Directeur général par référence aux dispositions du JAR-FCL.

Afdeling 2. — Programma van de theoretische examens

Art. 97. De kandidaat voor een ATPL(H) 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.

Het opsplitsen van de materies in verschillende proeven alsook de voor elke proef toegestane tijd worden vastgesteld door de Directeur-generaal met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL.

Art. 98. De kandidaat voor een CPL(H) 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.

Het opsplitsen van de materies in verschillende proeven alsook de voor elke proef toegestane tijd worden vastgesteld door de Directeur-generaal met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL.

Art. 99. De kandidaat voor een IR(H) 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.

Het opsplitsen van de materies in verschillende proeven alsook de voor elke proef toegestane tijd worden vastgesteld door de Directeur-generaal met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL.

Afdeling 3. — Organisatie en slaagcriteria voor de examens

Art. 100. De kandidaat moet het geheel van éézelfde examen in België afleggen.

Art. 101. § 1. De aanvraag tot deelname aan een examen moet ten laatste 30 dagen vóór de datum voorzien voor de eerste proef van het examen bij de Directeur-generaal toekomen.

§ 2. De aanvraag tot deelname 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. 102. De organisatie en de praktische regeling van de examens worden bepaald door de Directeur-generaal met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL.

Section 2. — Programme des examens théoriques

Art. 97. Le candidat à une ATPL(H) 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.

La subdivision des matières en différentes épreuves ainsi que le temps imparti pour chaque épreuve sont déterminés par le Directeur général par référence aux dispositions du JAR-FCL.

Art. 98. Le candidat à une CPL(H) 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.

La subdivision des matières en différentes épreuves ainsi que le temps imparti pour chaque épreuve sont déterminés par le Directeur général par référence aux dispositions du JAR-FCL.

Art. 99. Le candidat à une IR(H) 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.

La subdivision des matières en différentes épreuves ainsi que le temps imparti pour chaque épreuve sont déterminés par le Directeur général par référence aux dispositions du JAR-FCL.

Section 3. — Organisation et critères de réussite des examens

Art. 100. Le candidat doit présenter la totalité d'un même examen en Belgique.

Art. 101. § 1^{er}. La demande de participation à un examen doit parvenir auprès du Directeur général, au plus tard 30 jours avant la date prévue de la première épreuve de l'examen.

§ 2. La demande de participation 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. 102. L'organisation et les conditions pratiques des examens sont déterminées par le Directeur général par référence aux dispositions du JAR-FCL.

Art. 103. § 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 bekomen van de ATPL(H) de materies in twee delen splitsen. Deze twee delen samen tellen 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 ATPL(H) in twee delen aflegt, kan tijdens zijn deelname aan het tweede deel nog 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 twee maal afleggen.

De eerste maal worden dan de overblijvende proeven uit de initiële sessie afgelegd, en de tweede maal 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:

- hetzij geslaagd is voor alle proeven bij de initiële sessie;

- hetzij, ingeval hij deels slaagde, zodra hij voor alle proeven van het examen is geslaagd binnen een termijn van 12 maanden voor de CPL(H) en de IR(H), en van 18 maanden voor de ATPL(H). Deze termijnen gaan in op 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 voor de materie over communicatie reeds slaagde voor het bekomen van een CPL of van een IR, is vrijgesteld van de proeven waarvoor hij slaagde.

Art. 104. Is voor een proef geslaagd, de kandidaat die voor deze proef ten minste 75 % van de punten behaalt.

Art. 105. Elk bedrog of poging tot bedrog tijdens het examen, alsook het niet naleven van de reglementaire examenprocedures, hebben de nietigheid van de proef of van het examen in zijn geheel tot gevolg.

Afdeling 4. — Geldigheidsduur van de examens

Art. 106. Het slagen voor het theoretisch examen met het oog op de uitreiking van een CPL(H) of van een IR(H) blijft geldig gedurende een periode van 36 maanden te rekenen vanaf de dag dat men geslaagd is.

Art. 107. Het slagen voor het theoretisch examen ATPL(H) blijft gelden voor zover:

1° de kandidaat een IR(H) heeft bekomen overeenkomstig dit besluit, en

2° de aan de CPL(H) verbonden IR(H) niet vervallen is sedert meer dan 7 jaar.

Voor de houder van een vergunning van boordwerktuigkundige die geslaagd is voor het theoretisch examen ATPL(H) blijft dit examen geldig indien de laatste geldigheidsdatum van de typebevoegdverklaring ingeschreven op zijn vergunning van boordwerktuigkundige niet meer dan 7 jaar vervallen is.

HOOFDSTUK 12. — Overgangsbepalingen

Art. 108. Elke opleiding ontvangen na 19 juni 1997 die voldoet aan alle voorwaarden van dit besluit, wordt aanvaard voor de uitreiking van een vergunning of een bevoegdverklaring overeenkomstig dit besluit.

Art. 109. Het ministerieel besluit van 21 juni 1979 houdende regeling van de burgerlijke vergunningen van bestuurder van helikopters wordt opgeheven.

Art. 103. § 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(H) 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 attenantes à chaque partie, ainsi que l'intervalle de temps entre ces deux parties.

Le candidat qui présente l'examen ATPL(H) 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 lors de la présentation initiale obtient une réussite partielle.

§ 3. Le candidat qui a obtenu une réussite partielle peut représenter deux fois les épreuves auxquelles il a échoué.

La première représentation porte sur l'ensemble des épreuves restantes de la présentation initiale, et la seconde représentation porte sur l'ensemble des épreuves restantes de la première représentation.

§ 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:

- soit dès qu'il a réussi toutes les épreuves de l'examen lors de la présentation initiale;

- soit en cas de réussite partielle, dès qu'il a réussi toutes les épreuves de l'examen dans un délai de 12 mois pour la CPL(H) et l'IR(H), et de 18 mois pour l'ATPL(H). Ces délais prennent cours à partir 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 de présentation du paragraphe 1^{er}.

§ 6. Le candidat qui a déjà réussi la matière de communication dans le cadre de l'obtention d'une CPL ou d'une IR est exempté des épreuves réussies.

Art. 104. A réussi une épreuve, le candidat qui obtient au moins 75 % des points prévus pour cette épreuve.

Art. 105. 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 l'épreuve ou de la totalité de l'examen.

Section 4. — Période de validité des examens

Art. 106. La réussite de l'examen théorique en vue de la délivrance d'une CPL(H) ou d'une IR(H) est valable pendant une période de 36 mois à compter du jour de la réussite.

Art. 107. La réussite de l'examen théorique ATPL(H) reste valable pour autant que le candidat:

1° ait obtenu une IR(H) conformément au présent arrêté, et

2° que l'IR(H) associée à la CPL(H) n'ait pas expiré depuis plus de 7 ans.

Le titulaire d'une licence de mécanicien navigant qui a réussi l'examen ATPL(H) peut faire valoir la réussite de cet examen pour autant que la dernière date de validité de la qualification de type inscrite sur la licence de mécanicien navigant n'ait pas expiré depuis plus de 7 ans.

CHAPITRE 12. — Dispositions transitoires

Art. 108. Toute formation reçue après le 19 juin 1997 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. 109. L'arrêté ministériel du 21 juin 1979 portant réglementation des licences civiles de pilote d'hélicoptères est abrogé.

De bepalingen inzake de materies zoals hieronder vermeld blijven evenwel van toepassing :

1° gedurende 6 maanden vanaf de dag van het in werking treden van dit besluit voor de voorwaarden voor de hernieuwing van :

- de vergunning van privaat bestuurder;
- de vergunning van beroepsbestuurder;
- de vergunning van lijnbestuurder, en
- de typebevoegdverklaringen, de bevoegdverklaringen van instrumentvliegen en van instructeur.

2° tot 31 december 2007 voor de voorwaarden tot uitreiking van alle vergunningen en bevoegdverklaringen onder voorbehoud van de bepaling voorzien in artikel 110 § 1;

3° tot 31 december 2009 voor de voorrechten verleend door alle vergunningen en bevoegdverklaringen.

Art. 110. § 1. Tot 31 december 2007 kan een vergunning of een bevoegdverklaring worden uitgereikt op grond van het voormeld ministerieel besluit van 21 juni 1979, op voorwaarde dat de aanvrager zijn opleiding heeft aangevat vóór de dag van het inwerking treden van dit besluit en dat hij voldoet aan de voorwaarden bepaald in het voornoemde ministerieel besluit van 21 juni 1979.

§ 2. Vanaf 1 januari 2005 worden de vergunningen en bevoegdverklaringen die uitgereikt werden hetzij op grond van het voormeld ministerieel besluit van 21 juni 1979, hetzij in toepassing van paragraaf 1, wedergeldig gemaakt of hernieuwd overeenkomstig de bepalingen van dit besluit.

Deze aldus wedergeldig gemaakte of hernieuwde vergunningen en bevoegdverklaringen blijven geldig met dezelfde voorrechten tot 31 december 2009.

§ 3. De houder van een vergunning die uitgereikt werd hetzij vóór de dag van het inwerking treden van dit besluit op grond van het voormeld ministerieel besluit van 21 juni 1979, hetzij overeenkomstig paragraaf 1, kan, tot 31 december 2009, een gelijkwaardige vergunning bekomen die beantwoordt aan de JAR-FCL normen.

Voor het bekomen 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.

§ 4. Vanaf 1 januari 2010 zijn de in paragraaf 2 vermelde vergunningen en bevoegdverklaringen niet meer geldig.

Art. 111. De Directeur-generaal kan sommige personen die voorkomen op de in artikel 24 van het voormeld ministerieel besluit van 21 juni 1979 bedoelde lijst machtigen als examinerator op voorwaarde dat zij blijk hebben gegeven van hun kennis over de pertinente gedeelten van JAR-FCL en van JAR-OPS zoals die vastgesteld zijn door de Directeur-generaal met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL.

Deze machtiging is geldig voor een periode van maximum 3 jaar. Na het verstrijken van deze periode wordt elke nieuwe machtiging uitgereikt overeenkomstig dit besluit.

Art. 112. De personen die op de dag van het in werking treden van dit besluit houder zijn van een vergunning van beroepsbestuurder helikopters met een geldige bevoegdverklaring instrumentvliegen helikopter afgeleverd overeenkomstig de bepalingen van het voornoemd ministerieel besluit van 21 juni 1979 of van het ministerieel besluit van 22 juli 1991 houdende vaststelling van de voorwaarden waaraan houders van militaire brevetten van bestuurder van helikopters dienen te voldoen voor het bekomen van burgerlijke vergunningen en bevoegdverklaringen van bestuurder van helikopters, en die een ervaring van ten minste 1 000 vlieguren op helikopters waarvan ten minste 50 vlieguren met instrumenten op helikopters kunnen aantonen, kunnen een ATPL(H) bekomen tot 31 december 2009. De typebevoegdverklaringen en de bevoegdverklaring instrumentvliegen die op de vergunning van beroepsbestuurder ingeschreven staan worden op de ATPL(H) ingeschreven indien de kandidaat slaagt voor de vaardigheidstest tot het bekomen van deze bevoegdverklaringen overeenkomstig de bepalingen van dit besluit.

Art. 113. Dit besluit treedt in werking op 1 juli 2004.

Art. 114. Onze Minister bevoegd voor de luchtvaart is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 21 juni 2004.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,
B. ANCIAUX

Toutefois, les dispositions concernant les matières énoncées ci-dessous restent d'application :

1° pendant 6 mois à partir du jour de l'entrée en vigueur du présent arrêté pour les conditions de renouvellement de :

- la licence de pilote privé;
- la licence de pilote professionnel;
- la licence de pilote de ligne, et
- les qualifications de type, de vol aux instruments et d'instructeur.

2° jusqu'au 31 décembre 2007 pour les conditions de délivrance de toutes les licences et les qualifications sous réserve de la disposition prévue à l'article 110 § 1^{er};

3° jusqu'au 31 décembre 2009 pour les privilèges accordés par toutes les licences et qualifications.

Art. 110. § 1^{er}. Jusqu'au 31 décembre 2007 une licence ou une qualification peut être délivrée sur base de l'arrêté ministériel du 21 juin 1979 précité à condition que le demandeur ait entamé sa formation avant le jour de l'entrée en vigueur du présent arrêté et qu'il remplisse les conditions fixées par l'arrêté ministériel du 21 juin 1979 précité.

§ 2. A partir du 1^{er} janvier 2005, les licences et qualifications délivrées soit sur la base de l'arrêté ministériel du 21 juin 1979 précité, soit en application du paragraphe 1^{er}, sont revalidées ou renouvelées conformément aux règles du présent arrêté.

Ces licences et qualifications ainsi revalidées ou renouvelées continuent d'être valables avec les mêmes privilèges jusqu'au 31 décembre 2009.

§ 3. Le titulaire d'une licence délivrée soit avant le jour de l'entrée en vigueur du présent arrêté sur base de l'arrêté ministériel du 21 juin 1979 précité, soit conformément au paragraphe 1, peut obtenir jusqu'au 31 décembre 2009 une licence équivalente répondant aux normes JAR-FCL.

Pour la délivrance d'une telle licence, le titulaire doit remplir les conditions définies par le Directeur général par référence aux dispositions du JAR-FCL.

§ 4. A partir du 1^{er} janvier 2010, les licences et qualifications visées au paragraphe 2 ne sont plus valables.

Art. 111. Le Directeur général peut autoriser certaines personnes figurant sur la liste des personnes visée à l'article 24 de l'arrêté ministériel du 21 juin 1979 précité en tant qu'examineurs à condition qu'elles aient fait preuve de leurs connaissances des parties pertinentes du JAR-FCL et du JAR-OPS définies par le Directeur général par référence aux dispositions du JAR-FCL.

Cette autorisation est valable pour une période maximale de 3 ans. A l'issue de cette période, toute nouvelle autorisation est délivrée conformément au présent arrêté.

Art. 112. Les personnes qui, au jour de l'entrée en vigueur du présent arrêté, détiennent une licence de pilote professionnel d'hélicoptères avec une qualification de vol aux instruments hélicoptères en cours de validité délivrées conformément aux dispositions de l'arrêté ministériel précité du 21 juin 1979 ou de l'arrêté ministériel du 22 juillet 1991 fixant les conditions auxquelles les porteurs de brevets de pilote militaire d'hélicoptère doivent satisfaire pour l'obtention des licences et qualifications civiles de pilote d'hélicoptère, et qui peuvent démontrer une expérience d'au moins 1 000 heures de vol sur hélicoptères dont au moins 50 heures de vol aux instruments sur hélicoptères, peuvent obtenir une ATPL(H) jusqu'au 31 décembre 2009. Les qualifications de type et la qualification aux instruments qui sont inscrites sur la licence de pilote professionnel seront inscrites sur la licence ATPL(H) si le candidat réussit l'épreuve pour ces qualifications selon les dispositions du présent arrêté.

Art. 113. Le présent arrêté entre en vigueur le 1^{er} juillet 2004.

Art. 114. Notre Ministre ayant la navigation aérienne dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 21 juin 2004.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,
B. ANCIAUX