

MINISTERIE VAN VERKEER
EN INFRASTRUCTUUR

N. 2000 — 576

[C — 2000/14031]

**10 JANUARI 2000. — Koninklijk besluit tot regeling
van de burgerlijke vergunningen van bestuurder van vliegtuigen**

ALBERT II, Koning der Belgen,

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

Gelet op het Verdrag inzake de internationale burgerlijke luchtvaart, ondertekend te Chicago op 7 december 1944, en goedgekeurd bij de wet van 30 april 1947, inzonderheid op bijlage 1;

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;

Gelet op het koninklijk besluit van 15 maart 1954 tot regeling der luchtvaart, inzonderheid op artikel 31, vervangen bij het koninklijk besluit van 20 augustus 1968, en gewijzigd bij het koninklijk besluit van 19 oktober 1998, op de artikelen 33 tot 35 en op artikel 39, vervangen bij het koninklijk besluit van 12 juni 1974 en gewijzigd bij het koninklijk besluit van 7 december 1992;

Gelet op het ministerieel besluit van 23 juni 1969 houdende regeling van de burgerlijke vergunningen van bestuurder van vliegtuigen, gewijzigd door de ministeriële besluiten van 4 januari 1974, 23 maart 1978, 19 januari 1979, 12 september 1985, 3 oktober 1988, 26 juni 1990, 8 januari 1998 en 12 februari 1999;

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

Gelet op het verzoek om spoedbehandeling gemotiveerd door de omstandigheid dat de verordening EEG nr. 3922/91 van de Raad van 16 december 1991 inzake de harmonisatie van de technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart, inzonderheid haar artikel 5 betreffende de toetreding van de bevoegde autoriteiten van de Lid-Staten tot de J.A.A. (Joint Aviation Authorities);

Aangezien de J.A.A. gemeenschappelijke beschikkingen hebben aangenomen op het gebied van de vergunningen van bestuurder van vliegtuigen, vervat in de JAR-FCL;

Aangezien de erkenning door de andere Lid-Staten van de J.A.A. van de door België uitgereikte vergunningen overeenkomstig deze Europese normen afhankelijk is van de invoering van de JAR-FCL-regelen in de Belgische reglementering;

Aangezien ingeval deze regelen niet onmiddellijk worden ingevoerd, de vliegtuig-bestuurders die houder zijn van een Belgische vliegvergunning geen internationale J.A.A.-erkenning van deze vergunning kunnen bekomen en bijgevolg op de arbeidsmarkt zullen worden benadeeld;

Aangezien de Belgische luchtvaartindustrieën en de Belgische scholen en centra voor opleiding, die producten en diensten aanbieden die beantwoorden aan de JAR-FCL normen, daarvoor de internationale erkenning moeten kunnen bekomen;

Aangezien deze erkenning ook afhankelijk is van de uitvoering van de JAR-FCL regels in de Belgische reglementering;

Aangezien bij ontstentenis van deze erkenning, al deze sectoren zich de toegang onzeggd zullen zien tot de internationale luchtvaartmarkt met alle gevolgen van dien op economisch vlak;

Gelet op het advies van de Raad van State gegeven op 26 mei 1999, met toepassing van artikel 84, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State;

Op de voordracht van Onze Minister van Mobiliteit en Vervoer,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

HOOFDSTUK 1. — *Definities en afkortingen*

Artikel 1. § 1. Voor de toepassing van dit besluit gelden volgende definities :

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

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

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.

MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS
ET DE L'INFRASTRUCTURE

F. 2000 — 576

[C — 2000/14031]

**10 JANVIER 2000. — Arrêté royal réglementant
les licences civiles de pilote d'avions**

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944, et approuvée par la loi du 30 avril 1947, notamment l'annexe 1;

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;

Vu l'arrêté royal du 15 mars 1954 réglementant la navigation aérienne, notamment l'article 31, remplacé par l'arrêté royal du 20 août 1968 et modifié par l'arrêté royal du 19 octobre 1998, les articles 33 à 35 et l'article 39, remplacé par l'arrêté royal du 12 juin 1974 et modifié par l'arrêté royal du 7 décembre 1992;

Vu l'arrêté ministériel du 23 juin 1969 portant réglementation des licences civiles de pilote d'avions, modifié par les arrêtés ministériels des 4 janvier 1974, 23 mars 1978, 19 janvier 1979, 12 septembre 1985, 3 octobre 1988, 26 juin 1990, 8 janvier 1998 et 12 février 1999;

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

Vu l'urgence motivée par le règlement CEE n° 3922/91 du Conseil du 16 décembre 1991, relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile, notamment en son article 5 concernant l'adhésion des autorités compétentes des Etats membres aux J.A.A. (Joint Aviation Authorities);

Que les J.A.A. ont adopté des dispositions communes en matière de licences de pilote d'avions, contenues dans les JAR-FCL;

Que la reconnaissance par les autres Etats membres des J.A.A des licences délivrées par la Belgique selon ces normes européennes est conditionnée par l'incorporation des règles JAR-FCL dans la réglementation belge;

Qu'à défaut d'incorporer immédiatement ces règles, les pilotes détenteurs d'une licence belge ne pourront en obtenir la reconnaissance internationale J.A.A., et par voie de conséquence se verront lésés dans le marché de l'emploi;

Que les industries aéronautiques belges ainsi que les écoles et les centres de formation belges qui offrent des produits et des services répondant aux normes JAR-FCL doivent pouvoir en obtenir la reconnaissance internationale;

Que cette reconnaissance est également conditionnée par l'incorporation des règles JAR-FCL dans la réglementation belge;

Qu'à défaut de cette reconnaissance, l'ensemble de ces secteurs se verront refuser l'accès au marché aéronautique international, avec toutes les conséquences au niveau économique;

Vu l'avis du Conseil d'Etat, donné le 26 mai 1999 en application de l'article 84, alinéa 1^{er}, 2°, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat;

Sur la proposition de Notre Ministre de la Mobilité et des Transports,

Nous avons arrêté et arrêtons :

CHAPITRE 1^{er}. — *Definities 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 Commission 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 J.A.A. dans le domaine des licences du personnel navigant.

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

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

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

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

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

Gemotoriseerd zweefvliegtuig (TMG): zweefvliegtuig met bewijs van luchtwaardigheid, uitgereikt of aanvaard door een JAA-Lidstaat, met een volledig ingebouwde, niet-intrekbare motor en een niet-intrekbare propeller. Het dient in staat te zijn 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 de betreffende vergunning.

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

Wedergeldigmaking (van een goedkeuring of van een bevoegdverklaring): administratieve handeling die wordt verricht binnen de geldigheidsperiode van een goedkeuring of van een bevoegdverklaring en waardoor de houder wordt toegestaan om de voorrechten van deze goedkeuring of bevoegdverklaring voor een bepaalde 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 wedergeëdig maken of het hernieuwen van een bevoegdverklaring, en waarin begrepen is elk mondeling examen dat de examinerator mocht verlangen.

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 mocht verlangen.

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 vlieginstructor 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.

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 l'équipage de conduite.

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

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

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

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

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

Planeur avec dispositif d'envol incorporé (TMG): planeur ayant un certificat de navigabilité délivré ou accepté par un Etat des JAA pourvu d'un moteur intégré et non rétractable et d'une hélice non rétractable. Il doit être 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 (d'une approbation ou d'une qualification): acte administratif effectué après qu'une approbation ou qualification soit arrivée en fin de validité et qui renouvelle les privilèges de cette approbation ou qualification pour une nouvelle période donnée, sous réserve de remplir les conditions prévues.

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

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'examineur.

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

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

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

Temps de vol: total du temps entre le moment où l'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.

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

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

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

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

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

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

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

A	Aeroplane	Avion	Vliegtuig
ATPL	Airline Transport Pilot Licence	Licence de pilote de ligne	Vergunning lijnbestuurder
CPL	Commercial pilot Licence	Licence de pilote professionnel	Vergunning beroepsbestuurder
CRE	Class Rating Examiner	Examineur de qualification de classe	Examinator voor een klassebevoegdverklaring
CRI	Class Rating Instructor	Instructeur de qualification de classe	Instructeur voor een klassebevoegdverklaring
FCL	Flight Crew Licensing	Licences personnel navigant	Vergunningen van stuurpersoneel
FE	Flight Examiner	Examineur de vol	Vliegexaminator
FI	Flight Instructor	Instructeur de vol	Vlieginstructeur
FIE	Flight Instructor Examiner	Examineur d'instructeur de vol	Examinator voor vlieg'instructeur
FNPT	Flight and Navigation Procedures Trainer	Entraîneur de vol et de procédures de navigation	Trainers voor vlieg- en navigatieprocedures
FS	Flight Simulator	Simulateur de vol	Vluchtnabootser
FTD	Flight Training Device	Entraîneur de vol	Vliegtrainer
FTO	Flight Training Organisation	Organisme de formation au vol	Organisatie voor vliegopleiding
H	Helicopter	Hélicoptère	Helikopter
IFR	Instrument Flight Rules	Règles de vol aux instruments	Instrumentvliegvoorschriften
IR	Instrument Rating	Qualification de vol aux instruments	Bevoegdverklaring instrumentvliegen
IRE	Instrument Rating Examiner	Examineur de vol aux instruments	Examinator voor instrumentvliegen
IRI	Instrument Rating Instructor	Instructeur de vol aux instruments	Instructeur instrumentvliegen
JAA	Joint Aviation Authorities	Autorités aéronautiques communes	Gemeenschappelijke luchtvaartautoriteiten
JAR	Joint Aviation Requirements	Règles aéronautiques communes	Gemeenschappelijke luchtvaartregelen
L	Landplane	Avion terrestre	Landvliegtuig
MCC	Multi Crew Co-operation	Travail en équipage	Onderlinge samenwerking van de bemanning
ME	Multi-engine	Multimoteur	Meermotorig
MEP	Multi-engine Piston	Multimoteur à piston	Meermotorige met zuigermotor
MET	Multi-engine Turbo-prop	Multimoteur à turbo-propulseur	Meermotorige met turboprop
MPA	Multi-pilot Aeroplane	Avion multipilote	Meerpiloot vliegtuig
OTD	Other Training Devices	Autres appareils d'entraînement	Andere trainingsmiddelen
PIC	Pilot-In-Command	Pilote commandant de bord	Gezagvoerder
PICUS	Pilot-In-Command Under Supervision	Pilote commandant de bord sous surveillance	Gezagvoerder onder toezicht
PPL	Private Pilot Licence	Licence de pilote privé	Vergunning privaat bestuurder
S	Seaplane	Hydravion	Waternvliegtuig
SE	Single-engine	Monomoteur	Eénmotorig
SEP	Single engine piston	Monomoteur à piston	Eénmotorige met zuigermotor
SET	Single-engine Turbo-prop	Monomoteur à turbopropulseur	Eénmotorige met turboprop
SFE	Synthetic Flight Examiner	Examineur de vol synthétique	Examinator voor synthetisch vliegen
SFI	Synthetic Flight Instructor	Instructeur de vol synthétique	Instructeur voor synthetisch vliegen
SPA	Single-pilot Aeroplane	Avion monopilote	Eénpiloot vliegtuig
SPIC	Student Pilot-In-Command	Élève-pilote commandant de bord	Leerling-gezagvoerder
STD	Synthetic Training Devices	Entraîneur de vol synthétique	Synthetische vliegtrainer
TMG	Touring Motor Glider	Planeur avec dispositif d'envol incorporé	Gemotoriseerd zweefvliegtuig

TRE	Type Rating Examiner	Examineur de qualification de type	Examinator voor een typebevoegdverklaring
TRI	Type Rating Instructor	Instructeur de qualification de type	Instructeur voor een typebevoegdverklaring
TRTO	Type Rating Training Organisation	Organisme de formation aux qualifications de type	Organisatie voor opleiding voor typebevoegdverklaringen
VFR	Visual Flight Rules	Règles de vol à vue	Zichtvliegvoorschriften

HOOFDSTUK 2. — Algemeen

Afdeling 1. — Toepassingsgebied

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

Art. 3. § 1. 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 van het Bestuur van de Luchtvaart.

§ 2. Wanneer verwezen wordt naar vliegtuigen zijn daarin, tenzij uitdrukkelijk bepaald, de ultra-lichte 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 welke 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 Lidstaat, de JAR-FCL-voorschriften of de Belgische reglementering terzake niet of niet langer naleeft, stelt de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart de Staat die de vergunning heeft uitgereikt en de Afdeling Vergunningen van de JAA hiervan op de hoogte. De directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart 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 Lidstaten uitgereikte titels

Art. 5. Vergunningen, bevoegdverklaringen, toelatingen, goedkeuringen of certificaten die uitgereikt zijn door een JAA Lidstaat worden zonder formaliteiten aanvaard.

Onderafdeling 2. — Geldigmaking van de vergunningen die uitgereikt zijn 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 van het Bestuur van de Luchtvaart 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 beroepsbestuurder of van lijnbestuurder, uitgereikt door een Staat die geen lid is van de JAA, kan geldig worden gemaakt voor een periode van maximum één jaar, ingaande op de datum van de eerste geldigmaking, op voorwaarde dat de vergunning haar staat van geldigheid behoudt en dat haar houder de voorwaarden van geldigmaking vervult, zoals bepaald door de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart, met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL.

§ 2. Elke persoon die in een JAA Lidstaat de in paragraaf 1 bedoelde geldigmaking heeft verkregen, kan nadien nog een geldigmaking bekomen voor in België ingeschreven vliegtuigen, mits voorafgaandelijk akkoord van de JAA Lidstaten.

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

CHAPITRE 2. — Généralités

Section 1. — Champ d'application

Art. 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.

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

§ 2. Lorsqu'il est fait référence aux avions, 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 de l'administration de l'aéronautique en informe l'Etat de délivrance de la licence et la Division des Licences des JAA. Le directeur général de l'administration de l'aéronautique 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. — Titres délivrés par les Etats membres des JAA

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

Sous-section 2. — Validation des licences délivrées par les Etat 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 de l'administration de l'aéronautique 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 professionnel ou de pilote de ligne délivrée par un Etat non-membre des JAA peut être validée pour une période 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 le titulaire remplisse les conditions de validation déterminées par le directeur général de l'administration de l'aéronautique, 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 avions immatriculés en Belgique, moyennant l'accord préalable des Etats membres des JAA.

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

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

Art. 8. Een vergunning uitgereikt door een Staat die geen lid is van de JAA kan omgezet worden in een gelijkwaardige Belgische vergunning die aan de JAR-FCL-regels beantwoordt, indien er tussen deze Staat en België een akkoord bestaat.

Op de aldus omgezette vergunning wordt de niet Lidstaat, die de vergunning oorspronkelijk heeft uitgereikt, vermeld.

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

Afdeling 4. — Geldigheid van de vergunningen en bevoegdverklaringen

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

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

Art. 11. De vergunning wordt uitgereikt voor een periode van maximum vijf jaar. Gedurende deze periode van vijf jaar, en op aanvraag van de houder van de vergunning, wordt, mits voorlegging van de nodige documenten, een nieuwe vergunning 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 goeddunken van de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart bij de wedergeldigmaking van een bevoegdverklaring.

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

Afdeling 5. — Recente ervaring

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

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

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

Afdeling 6. — Controles

Art. 13. § 1. Rekening houdend met het aantal piloten en hun geografische spreiding, machtigt de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart 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 van het Bestuur van de Luchtvaart stelt ieder erkend organisme voor opleiding of geregistreerde instelling in kennis van de examinatoren die hij heeft aangewezen voor de bij hun uit te voeren vaardigheidstesten voor de uitreiking van een PPL(A), een CPL (A) of een IR(A).

§ 4. Een examiner mag geen testen afnemen van kandidaten aan wie hij zelf een vliegopleiding voor diezelfde vergunning of bevoegdverklaring heeft gegeven, noch aan zijn partner of aan bloed- of

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

Art. 8. Une licence délivrée par un Etat non-membre des JAA peut être convertie en une licence belge équivalente répondant aux règles JAR-FCL, s'il existe un accord entre cet Etat et la Belgique.

L'Etat non-membre des JAA qui a délivré la licence à l'origine, est mentionné sur la licence convertie.

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.

Art. 11. La licence est délivrée pour une période maximale de cinq ans. Au cours de cette période de cinq ans, et à la demande du titulaire de la licence sur production des documents nécessaires, une nouvelle licence est 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 de l'administration de l'aéronautique lorsqu'une qualification est revalidée.

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

Section 5. — Expérience récente

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

§ 2. Un copilote peut manipuler les commandes d'un avion 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 avion du même type ou de même classe, ou dans un simulateur de vol du même type.

§ 3. Le titulaire d'une licence ne comprenant pas d'IR(A) valable peut exercer les fonctions de pilote commandant de bord d'un avion transportant des passagers la nuit à condition d'avoir effectué au moins un des décollages et un des atterrissages visés au 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 de l'administration de l'aéronautique 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 de l'administration de l'aéronautique notifie à chaque organisme de formation approuvé ou centre enregistré, les examinateurs désignés pour l'exécution en leur sein des épreuves d'aptitude pour la délivrance d'une PPL(A), d'une CPL(A) ou d'une IR(A).

§ 4. Un examinateur ne peut faire passer d'épreuves 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

aanverwanten tot de 4e graad, behalve mits voorafgaandelijk schriftelijk akkoord van de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart.

§ 5. De directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart 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(A).

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 van het Bestuur van de Luchtvaart toegekend met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL ten voordele van de kandidaten die een geïntegreerde opleiding volgen. De voorbereidende opleidingscursussen tot het betreffende examen over de theoretische kennis zijn altijd voltooid alvorens de kandidaat de ermee samenhangende vaardigheidstesten kan afleggen.

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

Afdeling 7. — Lichamelijke en geestelijke geschiktheid

Art. 15. Om een vergunning aan te vragen of er de voorrechten van uit te oefenen moet de kandidaat of de houder van een vergunning in bezit zijn van een geldig geneeskundig attest afgeleverd overeenkomstig de geneeskundige JAR-FCL-voorschriften en aangepast aan de voorrechten van de vergunning.

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

De houder van een vergunning of een toelating onthoudt er zich van de eraan verbonden voorrechten uit te oefenen zodra hij kennis heeft van een fysieke of geestelijke deficiëntie, zelfs tijdelijke, van dien aard dat de normale uitoefening van deze voorrechten in het gedrang komt alsook de veiligheid van het luchtverkeer.

Hij handelt evenzo indien hij zich onder invloed bevindt van alcoholische dranken of in geval van inname van om het even welke drug of om het even welk medicament, voorgeschreven of niet, ook 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 de vergunning of de toelating.

§ 2. De betrokkene wordt verplicht onmiddellijk de Sectie Luchtvaartgeneeskunde te verwittigen in de volgende gevallen :

- verblijf van meer dan 12 uren in een hospitaal of in een kliniek;
- heelkundige ingreep of invasief onderzoek;
- regelmatig gebruik van medicamenten;
- noodzaak om correctieglazen te dragen.

§ 3. De houder van een geldig geneeskundig attest die :

1° weet dat hij een belangrijk lichamenlijk letsel vertoont, dat hem ongeschikt maakt als lid van het stuurpersoneel, moet daarvan schriftelijk de Sectie Luchtvaartgeneeskunde verwittigen; onmiddellijk schriftelijk de Sectie Luchtvaartgeneeskunde verwittigen;

2° weet dat 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 verwittigen zodra de periode van 21 dagen verstreken is;

3° weet dat zij zwanger is moet daarvan onmiddellijk schriftelijk de Sectie Luchtvaartgeneeskunde verwittigen.

Het geneeskundig attest wordt opgeschort :

- van zodra het letsel optreedt;
- vanaf de 21e dag van de ongeschiktheid;
- van zodra de zwangerschap bevestigd wordt.

In de gevallen bedoeld onder 1° en 2° hierboven, wordt de opschorting opgeheven zodra de houder een geneeskundig onderzoek heeft ondergaan overeenkomstig artikel 20 en waarbij vastgesteld wordt dat hij opnieuw aan de medische vereisten voldoet.

In geval van zwangerschap, kan de opschorting van het geneeskundig attest opgeheven worden door de Sectie Luchtvaartgeneeskunde voor een periode die zij bepaalt en onder de voorwaarden die zij geschikt acht. De opschorting neemt een einde zodra de houdster van de vergunning, na het einde van haar zwangerschap, een geneeskundig onderzoek ondergaat overeenkomstig artikel 20 waarbij vastgesteld wordt dat zij opnieuw aan de medische vereisten voldoet.

jusqu'au 4ème degré, sauf accord préalable écrit du directeur général de l'administration de l'aéronautique.

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

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 de l'administration de l'aéronautique 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. Pour demander une licence ou en exercer les privilèges, le candidat ou le titulaire d'une licence doit détenir un certificat médical en cours de validité et délivré en conformité avec les normes médicales du JAR-FCL et adapté aux privilèges de la licence.

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 titulaire d'une licence ou d'une autorisation s'abstient d'en exercer les privilèges 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 la licence ou de l'autorisation.

§ 2. L'intéressé est tenu d'informer immédiatement la Section de médecine aéronautique dans les cas suivants :

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

§ 3. Tout détenteur d'un certificat médical valable et qui a connaissance 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;

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 dès le 21 ième jour d'inaptitude;

3° de se trouver en état de grossesse, doit en informer immédiatement par écrit la Section de médecine aéronautique.

Le certificat médical est suspendu :

- dès l'apparition de ladite lésion;
- dès le 21ième jour d'inaptitude, ou
- dès la confirmation de la grossesse.

Dans les cas visés aux 1° et 2°, la suspension prend fin dès que le détenteur aura subi un examen médical conformément à l'article 20 constatant qu'il réunit à nouveau les conditions médicales requises.

En cas de grossesse, la Section de médecine aéronautique peut mettre fin à la suspension pour la période et selon les conditions qu'elle détermine. La suspension prend fin après que la titulaire de la licence aura subi, à l'issue de sa grossesse, un examen médical conformément à l'article 20, constatant qu'elle réunit à nouveau les conditions médicales requises.

§ 4. Elke ingreep die een algemene anesthesie of een rachianesthesie vereist, heeft een ongeschiktheid van minstens 48 uren tot gevolg.

Elke ingreep die een lokale anesthesie vereist heeft een ongeschiktheid van minstens 12 uren tot gevolg.

Afdeling 8. — Bijzondere omstandigheden

Art. 17. In die gevallen waarin de toepassing van de JAR-FCL-regels abnormale gevolgen zou hebben, of in omstandigheden waarin nieuwe concepten omtrent opleiding en 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 van het Bestuur van de Luchtvaart, voor zover een tenminste gelijkwaardige graad van veiligheid kan worden gewaarborgd.

Afdeling 9. — Krediet aan vliegen en theoretische kennis

Art. 18. § 1. Tenzij anders wordt 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 voltooien 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, volledig in rekening gebracht.

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

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

§ 3. Elke houder van een vergunning van bestuurder, die optreedt als medebestuurder, is gerechtigd tot toekenning van de volledige vliegtijd als medebestuurder, voor het voltooien van de totale vliegtijd die vereist is voor een vergunning van hogere categorie.

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

§ 5. De houder van een vergunning van bestuurder van helikopters wordt vrijgesteld van de theoretische opleiding en van de theoretische examens, op voorwaarde de opleiding te hebben gevolgd en geslaagd te zijn voor de examens door de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart 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(A) wordt vrijgesteld van de theoretische examens voor het bekomen van de PPL(A), CPL(A) of IR(A).

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

§ 8. Elke houder van een vergunning van bestuurder, wanneer hij optreedt als medebestuurder die onder toezicht van de gezagvoerder de functies en de verantwoordelijkheden van een gezagvoerder uitoefent, is gerechtigd tot de volledige toekenning van deze vliegtijd 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 van het Bestuur van de Luchtvaart.

Afdeling 10. — Organismen voor opleiding en geregistreerde instellingen

Art. 19. De organismen voor vliegopleiding (FTO) die de vereiste opleiding willen bieden voor de professionele vergunningen van bestuurder en de daaraan verbonden bevoegdverklaringen, alsook de organismen voor opleiding voor typebevoegdverklaringen (TRTO) die voor de houders van een vergunning de opleiding willen bieden voor de bevoegdverklaring voor een vliegtuigtype, worden goedgekeurd door de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL.

§ 4. Toute intervention nécessitant une anesthésie générale ou une rachianesthésie entraîne une inaptitude d'au moins 48 heures.

Toute intervention nécessitant une anesthésie locale entraîne une inaptitude d'au moins 12 heures.

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 de l'administration de l'aéronautique pour autant qu'elle garantisse un niveau de sécurité au moins équivalent.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Section 10. — Organismes de formation et centres enregistrés.

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

De instellingen die uitsluitend voor de vergunning van privaatsbestuurder een opleiding willen bieden worden geregistreerd bij de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL.

De FTO mogen ook opleiding bieden voor de vergunning van privaatsbestuurder. De TRTO mogen ook opleiding bieden aan de houders van een vergunning van privaatsbestuurder die een bevoegdverklaring voor een vliegtuigtype willen bekomen.

De instellingen die gespecialiseerd zijn in de theoretische opleiding, worden goedgekeurd door de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL.

Afdeling 11. — Opleidingscursussen

Art. 20. § 1. De door de FTO, de TRTO en de instellingen die gespecialiseerd zijn in de theoretische opleiding aangeboden cursussen worden goedgekeurd door de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL.

§ 2 De cursussen aangeboden door de FTO kunnen goedgekeurd worden als :

1° Geïntegreerde opleidingscursus ATP(A).

Het doel van de geïntegreerde opleidingscursus ATP(A) is bestuurders op te leiden en ze te brengen op het niveau van bekwaamheid dat hen in staat stelt om, in het handelsluchtvervoer, de functies van medebestuurder uit te oefenen op meermotorige meerpiloot vliegtuigen en om de CPL(A)IR te bekomen.

2° Geïntegreerde opleidingscursus CPL(A)IR.

Het doel van de geïntegreerde opleidingscursus CPL(A)IR is bestuurders op te leiden en ze te brengen op het niveau van bekwaamheid dat hen in staat stelt om, in het handelsluchtvervoer, de functies van bestuurder uit te oefenen op éénpiloot, eenmotorige of meermotorige vliegtuigen en om een CPL(A) IR te bekomen.

3° Geïntegreerde opleidingscursus CPL(A).

Het doel van de geïntegreerde opleidingscursus CPL(A) is bestuurders op te leiden en ze te brengen op het niveau van bekwaamheid dat vereist is om een CPL(A) te verkrijgen, en elke andere opleiding tot luchtarbeid die de kandidaat wenst te ontvangen, met uitsluiting van opleiding tot vlieg-instructeur en van de instructie voor de bevoegdverklaring instrumentvliegen.

4° Gemoduleerde opleidingscursus CPL(A).

Het doel van de gemoduleerde opleidingscursus CPL(A) is houders van een PPL(A) op te leiden en ze te brengen op het niveau van bekwaamheid dat vereist is voor het verkrijgen van een CPL(A).

5° Gemoduleerde opleidingscursus IR(A).

Het doel van de gemoduleerde opleidingscursus IR(A) is bestuurders op te leiden en ze te brengen op het niveau van bekwaamheid dat vereist is voor het besturen van vliegtuigen in de omstandigheden voor instrumentvliegen.

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

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

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

Afdeling 13. — De staat van uitreiking van de vergunning

Art. 22. § 1. Elke kandidaat voor het bekomen van een vergunning in toepassing van dit besluit levert het bewijs voor de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart dat hij voldoet aan alle voorwaarden die voor de uitreiking van deze vergunning worden gesteld.

De ganse opleiding, al de proeven en de medische geschiktheid tot het bekomen van deze vergunning dienen respectievelijk gevolgd, afgelegd en aangetoond 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. Van elke bijkomende bevoegdverklaring die in een andere JAA Lidstaat en overeenkomstig de JAR-FCL-regels wordt bekomen wordt aantekening gemaakt op de vergunning door de Staat van uitreiking.

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

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

Les organismes spécialisés dans la formation théorique sont agréés par le directeur général de l'administration de l'aéronautique par référence aux dispositions du JAR-FCL.

Section 11. — Cours de formation

Art. 20. § 1^{er}. Les cours dispensés par les FTO, les TRTO et les organismes spécialisés dans la formation théorique sont approuvés par le directeur général de l'administration de l'aéronautique par référence aux dispositions du JAR-FCL.

§ 2. Les cours dispensés par les FTO peuvent être approuvés en tant que :

1° Cours intégré de formation ATP(A).

Le but du cours intégré ATP(A) est de former des pilotes et de les amener au niveau de compétence nécessaire pour leur permettre de remplir les fonctions de copilote à bord d'avions multipilotes et multimoteurs dans le transport aérien commercial et d'obtenir la CPL(A)IR.

2° Cours intégré de formation CPL(A)IR.

Le but du cours intégré CPL(A) IR est de former des pilotes et de les amener au niveau de compétence nécessaire pour piloter des avions monopilotes, monomoteurs ou multimoteurs dans le transport aérien commercial et pour obtenir une CPL(A) IR.

3° Cours intégré de formation CPL(A).

Le but du cours intégré CPL(A) est de former des pilotes et de les amener au niveau de compétence nécessaire pour la délivrance d'une CPL(A), et toute autre formation au travail aérien que le candidat souhaite recevoir, à l'exclusion de la formation d'instructeur de vol et de l'instruction à la qualification de vol aux instruments.

4° Cours modulaire de formation CPL(A).

Le but du cours modulaire CPL(A) est de former les titulaires d'une PPL(A) et de les amener au niveau de compétence nécessaire pour la délivrance d'une CPL(A).

5° Cours modulaire de formation IR(A).

Le but du cours modulaire de formation IR(A) est de former des pilotes et de les amener au niveau de compétence nécessaire pour piloter des avions dans des conditions de vol aux instruments.

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 ou plus.

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

Section 13. — Etat de délivrance de la licence

Art. 22. § 1^{er}. Tout candidat à une licence délivrée en application du présent arrêté fait la preuve devant le directeur général de l'administration de l'aéronautique qu'il a 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 avoir respectivement 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. De houder van een door België op grond van paragraaf 1 uitgereikte vergunning kan, bij wijze van administratieve vereenvoudiging, bij voorbeeld voor een wedergeldigmaking, deze vergunning overdragen naar een andere JAA Lidstaat, indien zijn arbeidsplaats of zijn gewone verblijfplaats in deze andere Staat gevestigd is. Deze laatste Staat wordt dan vervolgens de Staat van uitreiking en krijgt de verantwoordelijkheid voor de uitreiking van de vergunning bedoeld in paragraaf 1.

§ 4. Niemand kan gelijktijdig houder zijn van meer dan één JAR-FCL-vergunning voor vliegtuigen.

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 van het Bestuur van de Luchtvaart met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL.

Voor elke toevoeging of schrapping in het document is de uitdrukkelijke toelating van de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart vereist.

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 van het Bestuur van de Luchtvaart 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 geïnformateerde en door de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart 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.

Het overzicht bevat de inlichtingen die door de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart worden bepaald met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL.

Art. 26. § 1. Vliegtijd als gezagvoerder

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

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

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

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

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

§ 2. Vliegtijd als medebestuurder

De houder van een vergunning van bestuurder die als medebestuurder de plaats inneemt van een bestuurder kan als vliegtijd in de hoedanigheid van medebestuurder de volledige vliegtijd inschrijven

§ 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 plus d'une seule licence JAR-FCL (avion) à la fois.

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 de l'administration de l'aéronautique par référence aux dispositions du JAR-FCL.

Tout ajout ou suppression dans le document doit être expressément autorisé par le directeur général de l'administration de l'aéronautique.

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 de l'administration de l'aéronautique 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 de l'administration de l'aéronautique. 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.

Le relevé contient les renseignements déterminés par le directeur général de l'administration de l'aéronautique 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 avion.

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

Un copilote agissant en qualité de pilote commandant de bord sous la surveillance du pilote commandant de bord d'un avion 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 contre-signé 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 avion dont l'équipage minimal certifié de conduite est de plus d'un pilote, ou

die werd uitgevoerd in de hoedanigheid van medebestuurder in een vliegtuig gecertificeerd om bestuurd te worden door een bemanning van ten minste twee bestuurders of onder operationele omstandigheden waarin reglementair ten minste twee bestuurders worden vereist.

§ 3. Vliegtijd als medebestuurder in kruisvlucht

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

§ 4. Instructievliegtijd

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

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 van het Bestuur van de Luchtvaart op eenvoudige vraag van deze laatste. Dit overzicht wordt hem in ieder geval voorgelegd voor de uitreiking, de wedergeldigmaking of de hernieuwing van een vergunning of van een bevoegdverklaring.

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

HOOFDSTUK 3. — De oefenvergunning (vliegtuigen)

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

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

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

HOOFDSTUK 4

De vergunning van privaat bestuurder (vliegtuigen) - PPL(A)

Afdeling 1

Minimumleeftijd en lichamelijke en geestelijke geschiktheid

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

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

Om de voorrechten verbonden aan een PPL(A) uit te oefenen moet men houder zijn van een geldig geneeskundig attest van klasse 1 of 2.

Afdeling 2. — Voorrechten en voorwaarden

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

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

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

accompli selon les conditions réglementaires opérationnelles exigeant plus d'un pilote.

§ 3. Temps de vol en qualité de copilote de croisière

Un copilote de croisière peut inscrire tout le temps de vol accompli en qualité de copilote quand il occupe un siège de pilote.

§ 4. Temps de vol d'instruction

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

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

Un élève pilote doit être en possession de son relevé 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 (avions)

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

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

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

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

CHAPITRE 4

Licence de pilote privé (avions) - PPL (A)

Section 1

Age minimal et aptitude physique et mentale

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

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

Pour exercer les privilèges d'une PPL(A), un certificat médical de classe 1 ou 2 en cours de validité doit être détenu.

Section 2. — Privilèges et conditions

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

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

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

wordt geacht te beantwoorden aan de voorwaarden die gesteld worden voor de uitreiking van een PPL(A), samen met ten minste de bevoegdverklaring voor de klasse of het type dat overeenstemt met het vliegtuig dat gebruikt werd voor de vaardigheidstest.

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

Afdeling 3. — Bijzondere bevoegdverklaringen

Art. 31. De bijzondere bevoegdverklaringen verbonden aan een vergunning (zoals slepen, kunstvliegen, droppen van valschermspringers, enz...) kunnen door de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart worden vastgesteld uitsluitend voor het gebruik binnen het nationale luchtruim.

Voor het gebruik van deze bevoegdverklaringen binnen het luchtruim van een andere JAA-Lidstaat is het voorafgaandelijk akkoord van die Staat vereist.

Afdeling 4. — Ervaring en aanrekenen van de vliegtijd

Art. 32. Elke kandidaat voor een PPL(A) dient ten minste 45 vliegreuren te hebben uitgevoerd in de hoedanigheid van bestuurder van vliegtuigen, waarvan maximum 5 uren in een FNPT of in een vluchtnabootser mogen zijn volbracht. Aan houders van vergunningen of van equivalente voorrechten met betrekking tot helikopters, ultralichte vliegtuigen met vaste vleugels en beweegbare aërodynamische bedieningsoppervlakken die volledig driedimensionaal functioneren, zweefvliegtuigen, zelfdragende zweefvliegtuigen of zichzelf lancerende zweefvliegtuigen, mag 10% van hun totale vliegtijd in de hoedanigheid van gezagvoerder van dergelijke luchtvaartuigen, met een maximum van 10 uren, met het oog op het bekomen van de PPL(A) worden in rekening gebracht.

Afdeling 5. — Opleiding

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

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

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

§ 3. Indien de aan de vergunning verbonden voorrechten 's nachts moeten uitgeoefend worden, dienen er tenminste vijf bijkomende uren op een vliegtuig bij nacht te worden uitgevoerd, waaronder 3 uren dubbelbesturingsonderricht met ten minste 1 uur navigatie overland en met vijf opstijgingen in solo en vijf landingen in solo met volledige stop. Dit voorrecht wordt op de vergunning vermeld.

Afdeling 6. — Theoretische examens

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

Afdeling 7. — Vaardigheid

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

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

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

Section 3. — Qualifications spéciales

Art. 31. Les qualifications spéciales liées à une licence (telles que le remorquage, la voltige aérienne, le largage de parachutistes, etc.) peuvent être établies par le directeur général de l'administration de l'aéronautique pour emploi exclusif à l'intérieur de l'espace aérien national.

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

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

Art. 32. Tout candidat à une PPL (A) doit avoir accompli au moins 45 heures de vol en tant que pilote d'avion, 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 détenant des privilèges équivalents pour les hélicoptères, les ultra-légers à voilure fixe et gouvernes aérodynamiques mobiles agissant autour de trois axes, les planeurs, les planeurs à portance ou à lancement autonome peuvent être crédités de 10 % de leur temps de vol total en tant que pilote commandant de bord sur de tels aéronefs, avec un maximum de 10 heures, en vue de la délivrance de la PPL (A).

Section 5. — Formation

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

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

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

§ 3. Si les privilèges afférents à la licence doivent être exercés de nuit, au moins cinq heures de vol supplémentaires sur avion doivent être effectuées de nuit, comprenant 3 heures d'instruction en double commande et dont au moins 1 heure de navigation en campagne, avec cinq décollages en solo et cinq atterrissages en solo avec arrêt complet. Ce privilège est mentionné sur la licence.

Section 6. — Examens théoriques

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

Section 7. — Aptitude

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

HOOFDSTUK 5

De vergunning van beroepsbestuurder (vliegtuigen) - CPL (A)

Afdeling 1

Minimumleeftijd en lichamelijke en geestelijke geschiktheid

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

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

Om de voorrechten verbonden aan een CPL(A) uit te oefenen moet men houder zijn van een geldig geneeskundig attest van klasse 1.

Afdeling 2. — Voorrechten en voorwaarden

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

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

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

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

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

Afdeling 3. — Ervaring en aanrekenen van de vliegtijd

Art. 38. § 1. Geïntegreerde opleiding

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

Van deze 150 vlieguren :

- mogen 20 uren uitgevoerd zijn met helikopters en/of met gemotoriseerde zweefvliegtuigen (TMG); en
- mogen 10 uren uitgevoerd zijn als tijd met instrumenten op de grond.

§ 2. Gemoduleerde opleiding

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

Van deze 200 vlieguren mogen :

- 1° 10 uren uitgevoerd zijn als tijd met instrumenten op de grond; en mogen
- 2° — hetzij 30 uren uitgevoerd zijn als gezagvoerder houder van een PPL(H);
- hetzij 100 uren uitgevoerd zijn op een helikopter als gezagvoerder houder van een CPL(H);
- hetzij 30 uren uitgevoerd zijn uren als gezagvoerder op motor-zweefvliegtuigen of zweefvliegtuigen.

§ 3. Vliegtijd

De 150 uren en de 200 uren die vereist worden onder paragrafen 1 en 2 omvatten tenminste de volgende ervaring op vliegtuigen :

- 1° — 100 uren als gezagvoerder; of
- 70 uren als gezagvoerder uitgevoerd in het kader van een geïntegreerde opleidingscursus;

CHAPITRE 5

Licence de pilote professionnel (avions) - CPL (A)

Section 1

Age minimal et aptitude physique et mentale

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

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

Pour exercer les privilèges d'une CPL (A), un certificat médical de classe 1 en état de validité doit être détenu.

Section 2. — Privilèges et conditions

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

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

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

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

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

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

Art. 38. § 1^{er}. Formation intégrée

Tout candidat à une CPL (A) qui a suivi et terminé avec succès un cours intégré de formation doit avoir effectué au moins 150 heures de temps de vol en tant que pilote sur des avions ayant un certificat de navigabilité délivré ou accepté par un Etat membre des JAA.

Sur ces 150 heures de vol, peuvent être prises en considération :

- 20 heures effectuées sur hélicoptères et/ou sur planeurs avec dispositif d'envol incorporé (TMG); et
- 10 heures effectuées comme temps aux instruments au sol.

§ 2. Formation modulaire

Tout candidat à une CPL (A) qui a suivi et terminé avec succès un cours modulaire de formation doit avoir effectué au moins 200 heures de vol en tant que pilote sur un avion possédant un certificat de navigabilité délivré ou accepté par un Etat membre des JAA.

Sur ces 200 heures de vol, peuvent être prises en considération :

- 1° 10 heures comme temps aux instruments au sol; et
- 2° — soit 30 heures en tant que pilote commandant de bord titulaire d'une PPL (H);
- soit 100 heures sur hélicoptère en tant que pilote commandant de bord titulaire d'une CPL (H);
- soit 30 heures en tant que pilote commandant de bord sur motoplaneurs ou planeurs.

§ 3. Temps de vol

Les 150 heures et les 200 heures exigées aux paragraphes 1^{er} et 2 comprennent au moins l'expérience suivante sur avions :

- 1° — 100 heures en tant que pilote-commandant de bord; ou
- 70 heures en tant que pilote-commandant de bord, effectuées dans le cadre d'un cours intégré de formation;

2° 20 uren overlandvluchten als gezagvoerder, waarin begrepen een overlandvlucht van ten minste 540 km (300NM) tijdens dewelke op twee luchtvaartterreinen, die niet deze van vertrek zijn, een landing met complete stop werd uitgevoerd;

3° 10 uren instructie met instrumenten waarvan maximum 5 uren mogen uitgevoerd zijn als tijd met instrumenten op de grond; en

4° 5 uren nachtvluchten volgens de bepalingen van dit hoofdstuk betreffende de opleiding voor het vliegen bij nacht.

Afdeling 4. — Theoretische kennis

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

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

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

Afdeling 5. — Vliegopleiding

Art. 40. § 1. Instructie

Elke kandidaat voor een CPL(A) moet een geïntegreerde of gemoduleerde vliegopleidingscursus gevolgd hebben bij een FTO, op een vliegtuig dat voorzien is van een door een JAA-Lidstaat uitgereikt of aanvaard bewijs van luchtwaardigheid.

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

§ 2. Opleiding voor vliegen bij nacht

De kandidaat moet daarenboven ten minste 5 vliegreuren bij nacht met vliegtuigen hebben uitgevoerd, waaronder ten minste 3 uren dubbelbestuursopleiding met ten minste 1 uur navigatie over land en met 5 opstijgingen in solo en 5 landingen in solo met volledige stop.

Afdeling 6. — Vaardigheid

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

HOOFDSTUK 6

Bevoegdverklaring voor instrumentvliegen (vliegtuigen) - IR(A)

Afdeling 1

Omstandigheden waaronder een bevoegdverklaring IR(A) vereist is

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

Afdeling 2. — Voorrechten en voorwaarden

Art. 43. § 1. Onder voorbehoud van de beperkingen aan de bevoegdverklaring die zich opdringen wegens het gebruik van een ander bestuurder optredend als medebestuurder (beperking meerpiloot) gedurende de IR(A) vaardigheidstest, en van alle andere voorwaarden, bestaan de voorrechten van de houder van een meermotoren-IR(A) eruit dat meermotorige en éénmotorige vliegtuigen onder IFR mogen worden bestuurd tot op een beslissingshoogte van minimum 200 voet (60 m). Beslissingshoogten lager dan 200 voet (60 m) kunnen door de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart worden toegestaan na een bijkomende opleiding en een bijkomende proef die hij bepaalt.

§ 2. Onder voorbehoud van de voorwaarden van de IR(A) vaardigheidstest en van alle andere voorwaarden, bestaan de voorrechten van de houder van een éénmotoren IR(A) eruit dat éénmotorige vliegtuigen onder IFR mogen bestuurd worden tot op een beslissingshoogte van minimum 200 voet (60 m).

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

2° 20 heures de vol sur campagne en tant que pilote-commandant de bord, incluant un vol sur campagne d'au moins 540 km (300NM) au cours duquel aura été effectué un atterrissage avec arrêt complet sur deux aérodromes différents de celui du départ;

3° 10 heures d'instruction aux instruments dont 5 heures au maximum peuvent être effectuées comme temps aux instruments au sol; et

4° 5 heures de vol de nuit, selon les dispositions du présent chapitre relatives à la formation au vol de nuit.

Section 4. — Connaissances théoriques

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

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

§ 3. Tout 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

Tout candidat à une CPL (A) doit avoir suivi un cours intégré ou modulaire de formation au vol auprès d'un FTO, sur un avion ayant un certificat de navigabilité délivré ou accepté par un Etat membre des JAA.

Le cours devrait 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 avions, comprenant au moins 3 heures d'instruction en double commande, comportant au minimum 1 heure de navigation sur campagne, et 5 décollages en solo et 5 atterrissages en solo avec arrêt complet.

Section 6. — Aptitude

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

CHAPITRE 6

Qualification de vol aux instruments (avions) - IR(A)

Section 1

Circonstances dans lesquelles une qualification IR(A) est requise

Art. 42. Le titulaire d'une licence de pilote ne peut agir en aucune manière en tant que pilote d'avion en conditions de vol aux instruments (IFR) s'il ne détient pas une (IR)A 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(A) et de toutes autres conditions, les privilèges du titulaire d'une IR(A) multimoteurs sont de piloter des avions multimoteurs et monomoteurs en IFR avec une hauteur de décision minimale de 200 pieds (60 m). Des hauteurs de décision inférieures à 200 pieds (60 m) peuvent être autorisées par le directeur général de l'administration de l'aéronautique après une formation et une épreuve complémentaires conformément aux dispositions qu'il détermine.

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

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

- 1° vliegervaring;
- 2° opleiding;
- 3° theoretische examens;
- 4° kennis van de Engelse taal;
- 5° vaardigheidstest,

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

Afdeling 3. — Geldigheid, wedergeldigmaking en hernieuwing

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

Voor de wedergeldigmaking van een meermotoren-IR(A) moet de houder slagen voor het gedeelte instrumentvliegen van het examen voor de wedergeldigmaking van de type- of klassebevoegdverklaring voor meermotorigen.

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

Voor de wedergeldigmaking van een éénmotoren-IR(A) moet de houder, bij wijze van bekwaamheidsproef, met succes de IR(A) vaardigheidstest afleggen.

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

§ 3. Indien de bevoegdverklaring wordt hernieuwd, dient de houder te voldoen aan bovenvermelde voorwaarden en aan alle bijkomende voorwaarden die door de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart zijn gesteld.

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

Afdeling 4. — Ervaring

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

Afdeling 5. — Theoretische kennis

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

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

Afdeling 6. — Gebruik van de Engelse taal

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

Afdeling 7. — Vliegopleiding

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

Afdeling 8. — Vaardigheid

Art. 49. § 1. Elke kandidaat voor een IR(A) dient blijk te geven van zijn vermogen om de door de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart 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(A).

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

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

Section 3. — Validité, revalidation et renouvellement

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

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

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

Pour revalider une IR(A) monomoteur, le titulaire doit subir avec succès, en tant que contrôle de compétence, l'épreuve d'aptitude IR(A).

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

§ 3. Si la qualification est renouvelée, le titulaire doit remplir les conditions ci-dessus et toutes les conditions complémentaires établies par le directeur général de l'administration de l'aéronautique.

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

Section 4. — Expérience

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

Section 5. — Connaissances théoriques

Art. 46. Tout candidat à une IR(A) 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 devrait être combiné avec un cours de formation au vol.

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

Section 6. — Utilisation de la langue anglaise

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

Section 7. — Formation au vol

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

Section 8. — Aptitude

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

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

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

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

HOOFDSTUK 7. — Klasse- en typebevoegdverklaringen (vliegtuigen)

Afdeling 1. — Klassebevoegdverklaringen (vliegtuigen)

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

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

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

3° een klasse voor alle gemotoriseerde zweefvliegtuigen TMG;

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

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

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

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

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

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

Afdeling 2. — Typebevoegdverklaringen (vliegtuigen)

Art. 51. § 1 Een aparte typebevoegdverklaring voor een vliegtuig, niet zijnde een klasse- bevoegdverklaring, wordt toegekend op grond van volgende criteria :

1° het typecertificaat;

2° de vliegkenmerken;

3° het minimum stuurpersoneel;

4° het technologisch niveau.

§ 2. Een typebevoegdverklaring voor vliegtuigen wordt vastgesteld voor :

1° elk type van meerpilootvliegtuig;

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

3° elk éénmotorig éénpiloot vliegtuig uitgerust met turboreactor;

4° elk ander vliegtuigtype waarvoor dit noodzakelijk wordt geacht.

§ 3. De typebevoegdverklaringen worden uitgereikt overeenkomstig de door de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL opgestelde lijst.

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

Afdeling 3. — Omstandigheden waaronder klasse- of typebevoegdverklaringen vereist zijn.

Art. 52. De houder van een vergunning van bestuurder kan op geen enkele wijze als bestuurder van vliegtuigen optreden indien hij geen houder is van een geldige en gepaste klasse- of typebevoegdverklaring met uitzondering nochtans voor het geval hij een vaardigheidstest aflegt of vlieg instructie krijgt. Wanneer een klasse- of typebevoegdverklaring met een beperking van de voorrechten als medebestuurder of van andere voorwaarden wordt uitgereikt, worden deze beperking of voorwaarden op de bevoegdverklaring vermeld.

Afdeling 4. — Bijzondere toelating ten behoeve klasse- of typebevoegdverklaringen

Art. 53. Voor bijzondere vluchten zonder specifiek commercieel belang, zoals het testen van luchtvaartuigen, kan de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart aan de houder van een vergunning

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

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

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

Section 1. — Qualifications de classe (avions)

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

1° une classe pour tous avions terrestres monomoteurs à pistons SEP (L);

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

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

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

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

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

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

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

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

Section 2. — Qualifications de type (avions)

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

1° la fiche de navigabilité;

2° les caractéristiques de vol;

3° l'équipage minimal de conduite;

4° le niveau technologique.

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

1° chaque type d'avion multipilote;

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

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

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

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

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

Section 3. — Circonstances dans lesquelles des qualifications de classe ou de type sont requises

Art. 52. Le titulaire d'une licence de pilote ne peut agir en aucune manière en tant que pilote d'avion s'il ne détient pas une qualification de classe ou 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 classe ou de type assortie d'une limitation des privilèges à la fonction de copilote ou d'autres conditions, cette limitation ou ces conditions sont portées sur la qualification.

Section 4. — Autorisation spéciale de qualification de classe ou de type

Art. 53. Pour des vols spéciaux ne constituant pas une exploitation commerciale spécifique tels que les essais en vol d'aéronefs, le directeur général de l'administration de l'aéronautique peut donner par écrit au

een speciale schriftelijke toelating verlenen in plaats van overeenkomstig dit besluit een klasse- of typebevoegdverklaring uit te reiken. De geldigheid van deze toelating is beperkt tot één welbepaalde operatie.

*Afdeling 5. — Klasse- en typebevoegdverklaringen
Voorrechten en varianten*

Art. 54. § 1. Onder voorbehoud van de voorwaarden vereist voor de overgang naar een ander model of naar een andere variëteit van een vliegtuig binnen éénzelfde type- of klassebevoegdverklaring, laten de voorrechten van de houder van een type- of klassebevoegdverklaring toe om op te treden als bestuurder van vliegtuigen van het type of de klasse die op de bevoegdverklaring vermeld staan.

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

Een verschillenopleiding vereist bijkomende kennis en bijkomende opleiding op een aangepaste vliegtrainer of op een vliegtuig.

§ 3. Een familiarisatieopleiding vereist een bijkomende kennis.

*Afdeling 6
Klasse- en typebevoegdverklaringen - Voorwaarden.*

Art. 55. § 1. Elke kandidaat voor :

1° een typebevoegdverklaring voor een type van meerpilootvliegtuig;

2° een typebevoegdverklaring voor een type van éénpilootvliegtuig;

3° een klassebevoegdverklaring voor een klasse van vliegtuigen, moet voldoen aan de voorwaarden die in dit besluit zijn bepaald voor het bekomen van deze bevoegdverklaring.

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

§ 3. De directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart kan een type- of klassebevoegdverklaring uitreiken aan een kandidaat die voldoet aan de voorwaarden voor het bekomen van deze bevoegdverklaring in een niet JAA-Lidstaat voor zover hij voldoet aan de voorwaarden bepaald bij de afdelingen 8, 9 en 10 van dit hoofdstuk. De voorrechten die door dergelijke bevoegdverklaring worden verleend zijn beperkt tot de vliegtuigen die ingeschreven zijn in deze niet JAA-Lidstaat of geëxploiteerd worden door een exploitant van deze niet JAA-Lidstaat.

§ 4. De directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart bepaalt, met verwijzing naar de bepalingen van JAR-FCL, de inhoud van de vaardigheidstest met het oog op de uitreiking van :

1° de bevoegdverklaring voor een meermotorig meerpiloot vliegtuig,

2° de bevoegdverklaring voor een meermotorig éénpiloot vliegtuig, en

3° de bevoegdverklaring voor een éénmotorig vliegtuig.

Elk gedeelte van de vaardigheidstest moet op bevredigende wijze afgelegd worden binnen de zes maanden die voorafgaan aan de datum van ontvangst van de aanvraag tot uitreiking van de bevoegdverklaring.

Afdeling 7. — Klasse- en typebevoegdverklaring Geldigheid, wedergeldigmaking, en hernieuwing

Onderafdeling 1. — Typebevoegdverklaring en klassebevoegdverklaring voor meermotorigen.

Art. 56. § 1. Geldigheid. De typebevoegdverklaringen en de klassebevoegdverklaringen voor meermotorigen zijn geldig gedurende één jaar vanaf de datum van uitreiking, of de vervaldatum indien ze wedergeldig gemaakt zijn tijdens hun geldigheidsduur.

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

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

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

— hetzij één routesector uitvoeren als bestuurder van een vliegtuig van het betreffende type of klasse, vergezeld van een examinator.

titulaire d'une licence, une autorisation spéciale au lieu de délivrer une qualification de classe ou de type conformément au présent arrêté. La validité de cette autorisation est limitée à une opération déterminée.

*Section 5. — Qualifications de classe et de type
Privilèges et variantes*

Art. 54. § 1^{er}. Sous réserve des conditions requises pour le passage à un autre modèle ou à une autre variante d'avion au sein d'une même qualification de type ou de classe, les privilèges du titulaire d'une qualification de type ou de classe permettent d'opérer en tant que pilote sur des avions du type ou de la classe spécifié sur la qualification.

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

Une formation de différences requiert un complément de connaissances et de formation sur un entraîneur de vol approprié ou sur un avion.

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

*Section 6
Qualifications de classe et de type - Conditions*

Art. 55. § 1^{er}. Tout candidat à une qualification :

1° de type pour un type d'avion multipilote,

2° de type pour un type d'avion monopilote,

3° de classe pour une classe d'avions,

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

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

§ 3. Le directeur général de l'administration de l'aéronautique peut délivrer une qualification de type ou de classe à un candidat qui satisfait aux conditions pour l'obtention de cette qualification dans un Etat non-membre des JAA, pour autant qu'il réponde aux conditions spécifiées aux sections 8, 9 et 10 du présent chapitre. Les privilèges accordés par une telle qualification sont limités aux avions inscrits dans cet Etat non-membre des JAA ou exploités par un exploitant de cet Etat non-membre des JAA.

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

1° la qualification pour un avion multipilote multimoteur,

2° la qualification pour un avion monopilote multimoteur, et

3° la qualification pour un avion monomoteur.

Chaque élément de l'épreuve d'aptitude doit être présenté de manière satisfaisante dans les six mois précédant la date de réception de la demande de délivrance de la qualification.

Section 7. — Qualification de classe et de type - Validité, revalidation et renouvellement

Sous-section 1. — Qualification de type et qualification de classe multimoteur

Art. 56. § 1^{er}. Validité. Les qualifications de type et les qualifications de classe multimoteur sont valables un an à partir de la date de délivrance, ou de la date d'expiration si elles ont été revalidées au cours de la période de validité.

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

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

2° — soit effectuer au moins dix étapes en tant que pilote sur un avion du type ou de la classe correspondant,

— soit effectuer une étape en tant que pilote sur un avion de type ou de classe correspondant, accompagné d'un examinateur.

in de loop van de geldigheidsperiode van de bevoegdverklaring.

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

§ 3. Hernieuwing. Als de geldigheidsduur van een typebevoegdverklaring of van een klassebevoegdverklaring voor meermotorigen verstreken is, vervult de kandidaat de voorwaarden voor de wedergeldigmaking die bepaald zijn in paragraaf 2 hierboven alsook aan alle voorwaarden inzake bijscholingstraining bepaald door de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart met verwijzing naar de bepalingen van JAR-FCL. De bevoegdverklaring is geldig vanaf de datum waarop de voorwaarden voor de hernieuwing zijn vervuld.

Onderafdeling 2. — Klassebevoegdverklaring voor éénmotorigen

Art. 57. § 1. Geldigheid. De klassebevoegdverklaring voor éénmotorige éénpiloot vliegtuigen is geldig gedurende twee jaar vanaf de datum van uitreiking of de vervaldatum indien ze wedergeldig gemaakt werd tijdens haar geldigheidsduur.

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

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

— binnen de twaalf maanden die aan de vervaldatum van de bevoegdverklaring voorafgaan, op SEP (L) en/of op TMG :

a) 12 vliegingen uitvoeren, daarin begrepen 6 uren als gezagvoerder en 12 opstijgingen en 12 landingen; en

b) een oefenvlucht van ten minste één uur uitvoeren met een vlieg-instructeur. Deze vlucht kan vervangen worden door gelijk welke bekwaamheidsproef of vaardigheidstest voor het bekomen van een klasse- of typebevoegdverklaring.

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

§ 4. Hernieuwing : Wanneer de geldigheidsduur van een klassebevoegdverklaring voor éénmotorige éénpiloot vliegtuigen verstreken is, dient de kandidaat te slagen voor de vaardigheidstest met het oog op het bekomen van deze bevoegdverklaring.

§ 5. Verlenging van de periode van geldigheid of wedergeldigmaking van de bevoegdverklaring in bijzondere omstandigheden

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

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

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

Afdeling 8. — Typebevoegdverklaring voor meerpiloot vliegtuigen
Voorwaarden

Art. 58. § 1. Elke kandidaat in opleiding voor het bekomen van een eerste type bevoegdverklaring voor een meerpiloot vliegtuig moet de volgende voorwaarden vervullen :

au cours de la période de validité de la qualification.

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

§ 3. Renouvellement. Si la validité d'une qualification de type ou d'une qualification de classe multimoteur a expiré, le candidat se conforme aux conditions de revalidation définies au paragraphe 2 ci-dessus et à toutes les conditions de formation de rafraîchissement déterminées par le directeur général de l'administration de l'aéronautique par référence aux dispositions du JAR-FCL. La qualification est valide à partir de la date où les conditions de renouvellement sont remplies.

Sous-section 2. — Qualification de classe monomoteur

Art. 57. § 1^{er}. Validité. La qualification de classe monopilote monomoteur est valable deux ans à partir de la date de délivrance ou de la date d'expiration si elle a été revalidée au cours de la période de validité.

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

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

— dans les douze mois précédant l'expiration de la qualification, sur SEP (L) et/ou sur TMG :

a) effectuer 12 heures de vol incluant 6 heures en qualité de commandant de bord et 12 décollages et 12 atterrissages; et

b) effectuer un vol d'entraînement d'une durée minimale d'une heure avec un instructeur de vol. Ce vol peut être remplacé par tout autre contrôle de compétence ou épreuve d'aptitude en vue de l'obtention d'une qualification de classe ou de type.

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

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

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

Lorsque les privilèges d'une qualification de type, de classe ou de vol aux instruments d'avions sont exclusivement exercés sur un avion immatriculé dans un Etat non-membre des J.A.A., le directeur général de l'administration de l'aéronautique 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.

Lorsque les privilèges d'une qualification de type, de classe ou de vol aux instruments d'avions sont exercés sur un avion immatriculé dans un Etat membre des J.A.A., mais exploité par un exploitant d'un Etat non-membre des J.A.A. en application des dispositions de l'article 83bis de la Convention relative à l'aviation civile internationale, le directeur général de l'administration de l'aéronautique 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.

§ 6. Avant que les privilèges de la qualification ne puissent être exercés sur un avion 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 du paragraphe précédent doit être revalidée conformément aux dispositions du présent arrêté relatives aux qualifications d'avions, et le cas échéant, conformément aux dispositions du présent arrêté relatives à la qualification de vol aux instruments.

Section 8. — Qualification de type multipilote
Conditions

Art. 58. § 1^{er}. Tout candidat à l'entraînement pour l'obtention d'une première qualification de type d'avion multipilote doit remplir les conditions suivantes :

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

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

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

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

§ 2. Elke opleiding voor een bijkomende typebevoegdverklaring voor meerpiloot vliegtuigen vereist een geldige bevoegdverklaring instrumentvliegen voor meermotorigen.

Afdeling 9. — Typebevoegdverklaring voor meermotorige éénpiloot vliegtuigen - Voorwaarden

Art. 59. Elke kandidaat voor het bekomen van een eerste typebevoegdverklaring voor meermotorige éénpiloot vliegtuigen moet ten minste 70 uren hebben uitgevoerd als gezagvoerder van een vliegtuig.

Afdeling 10. — Klassebevoegdverklaring voor meermotorigen Voorwaarden

Art. 60. Elke kandidaat voor een klassebevoegdverklaring voor meermotorige éénpiloot vliegtuigen moet ten minste 70 uren hebben uitgevoerd als gezagvoerder van een vliegtuig.

Afdeling 11. — Type- en klassebevoegdverklaring Theoretische- en vliegopleiding

Art. 61. § 1. Theoretische opleiding. De kandidaat voor een klasse- of typebevoegdverklaring voor éénmotorige of meermotorige vliegtuigen moet de door de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL bepaalde theoretische opleiding gevolgd hebben en blijf geven van de graad van kennis dat vereist is om het vliegtuig van het betreffende type of klasse veilig te besturen.

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

§ 2. Vliegopleiding : De kandidaat voor een klasse- of typebevoegdverklaring voor éénmotorige of meermotorige éénpiloot vliegtuigen moet een volledige cursus vliegopleiding gevolgd hebben waarvan het programma beantwoordt aan de vaardigheidstest voor het bekomen van diezelfde klasse- of typebevoegdverklaring.

De kandidaat voor een klassebevoegdverklaring voor meermotorige éénpiloot vliegtuigen moet ten minste 2 uren 30 minuten dubbelbestuursopleiding hebben uitgevoerd in de normale omstandigheden voor operaties met meermotorige vliegtuigen, en ten minste 3 uren 30 minuten dubbelbestuursopleiding over de procedures bij motorpanne en de technieken voor assymetrisch vliegen.

De kandidaat voor een typebevoegdverklaring voor meerpiloot vliegtuigen moet een volledige vliegopleidingcursus 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 van het Bestuur van de Luchtvaart 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

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

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

3° 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

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

§ 2. Toute formation pour une qualification de type multipilote additionnelle requiert une qualification de vol aux instruments multimoteur en état de validité.

Section 9. — Qualification de type multimoteur monopilote Conditions

Art. 59. Tout candidat à une première qualification de type sur avion multimoteur monopilote doit avoir accompli au moins 70 heures en tant que pilote commandant de bord d'avion.

Section 10. — Qualification de classe multimoteur Conditions

Art. 60. Tout candidat à une qualification de classe avion multimoteur monopilote doit avoir accompli au moins 70 heures en tant que pilote commandant de bord d'avion.

Section 11. — Qualification de type et de classe Formation théorique et en vol

Art. 61. § 1^{er}. Formation théorique. Le candidat à une qualification de classe ou de type d'avions monomoteurs ou multimoteurs doit avoir suivi la formation théorique déterminée par le directeur général de l'administration de l'aéronautique par référence aux dispositions du JAR-FCL et démontrer le niveau de connaissance requis pour piloter en toute sécurité l'avion du type ou de la classe considéré.

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

§ 2. Formation en vol. Le candidat à une qualification de classe ou de type d'avions monopilotes monomoteurs 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 classe/type.

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

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

omstandigheden, door een instructeur die een individuele toelating heeft gekregen. Deze instellingen moeten voldoen aan de voorwaarden zoals bepaald door de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL.

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

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

1° voor de leerlingen die een geïntegreerde ATP opleiding volgen;

2° voor de houders van een CPL/IR die niet uit een geïntegreerde ATP opleiding komen maar die een eerste typebevoegdverklaring voor meerpiloot vliegtuigen 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 vliegtuigen.

De MCC opleiding wordt uitgevoerd binnen de zes 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 van het Bestuur van de Luchtvaart met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL bepaalde voorwaarden.

Voor deze opleiding wordt een FNPT II of een vluchtnabootser gebruikt. Wanneer deze opleiding wordt gecombineerd met een opleiding voor een eerste uitreiking van een typebevoegdverklaring voor meerpiloot vliegtuigen, mag eveneens een FTD worden 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 vliegtuig uit te voeren, tijdens de vaardigheidstest voor het bekomen van de typebevoegdverklaring voor meerpiloot vliegtuigen;

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

Afdeling 12. — Type- en klassebevoegdverklaring - Vaardigheid

Art. 62. § 1. Eénpiloot vliegtuig. De kandidaat voor een type- of klassebevoegdverklaring voor éénpiloot vliegtuigen moet blijken van de vaardigheid vereist voor het veilig besturen van het vliegtuig van het betreffende type of klasse overeenkomstig de bepalingen vastgesteld door de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL.

§ 2. Meerpiloot vliegtuig. De kandidaat voor een typebevoegdverklaring voor een meerpiloot vliegtuig moet blijken van de vaardigheid vereist voor het veilig besturen van een vliegtuig van het betreffende type, in een meerpiloot omgeving, als gezagvoerder of als medebestuurder naargelang het geval, overeenkomstig de bepalingen vastgesteld door de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL.

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

Afdeling 1

Minimum leeftijd en lichamelijke en geestelijke geschiktheid

Art. 63. Elke kandidaat voor een ATPL(A) moet :

1° de leeftijd van 21 jaar bereikt hebben en

2° houder zijn van een geldig geneeskundig attest van klasse 1.

Om de voorrechten verbonden aan een ATPL(A) uit te oefenen moet men houder zijn van een geldig geneeskundig attest van klasse 1.

Afdeling 2. — Voorrechten en voorwaarden

Art. 64. § 1. Onder voorbehoud van alle andere in dit besluit bepaalde voorwaarden kan de houder van een ATPL(A) :

1° alle voorrechten uitoefenen van de houder van een PPL(A), een CPL(A), en een IR(A); en

2° de functies uitoefenen van gezagvoerder of van medebestuurder van een vliegtuig in het handelsluchtvervoer.

conditions déterminées par le directeur général de l'administration de l'aéronautique par référence aux dispositions du JAR-FCL.

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

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

1° pour les élèves suivant une formation ATP intégrée;

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

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

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

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

— 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 de l'administration de l'aéronautique par référence aux dispositions du JAR-FCL.

Un FNPT II ou un simulateur de vol est utilisé pour cette formation. Lorsque cette formation est combinée avec une formation pour l'obtention initiale d'une qualification de type multipilote, un FTD peut également être 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 avion multipilote, lors de l'épreuve d'aptitude en vue de la délivrance de la qualification de type multipilote;

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

Section 12. — Qualification de type et de classe - Aptitude

Art. 62. § 1^{er}. Avion monopilote. Le candidat à une qualification de type ou de classe d'avion monopilote doit avoir démontré l'aptitude requise pour piloter en toute sécurité l'avion du type ou de la classe considéré, conformément aux dispositions déterminées par le directeur général de l'administration de l'aéronautique par référence aux dispositions du JAR-FCL.

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

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

Section 1^{er}

Age minimal et aptitude physique et mentale

Art. 63. Tout candidat à une ATPL(A) doit :

1° être âgé de 21 ans révolus et

2° détenir un certificat médical de classe 1 en cours de validité.

Pour exercer les privilèges d'une ATPL (A), un certificat médical de classe 1 en état de validité doit être détenu.

Section 2. — Privilèges et conditions

Art. 64. § 1^{er}. Sous réserve de toutes autres conditions spécifiées dans le présent arrêté, l'ATPL (A) permet à son titulaire :

1° d'exercer tous les privilèges du titulaire d'une PPL(A), d'une CPL(A) et d'une IR(A); et

2° d'exercer les fonctions de pilote-commandant de bord ou de copilote d'avion dans le transport aérien commercial.

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

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

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

Afdeling 3. — Ervaring en aanrekenen van de vliegtijd

Art. 65. § 1. Elke kandidaat voor een ATPL(A) moet ten minste 1500 vliegreuren hebben uitgevoerd als bestuurder van een vliegtuig, waarvan maximum 100 uren mogen zijn uitgevoerd op een vluchtna-bootser, daarin ten minste begrepen :

1° 500 uren uitgevoerd tijdens meerpiloot operaties op vliegtuigtypes die gecertificeerd zijn overeenkomstig de categorie JAR/FAR 25 Vervoer, de categorie JAR/FAR 23 Commuter, of de codes BCAR of AIR 2051;

2° 250 uren, hetzij als gezagvoerder, hetzij ten minste 100 uren als gezagvoerder en 150 uren als medebestuurder die de functies en verantwoordelijkheden van een gezagvoerder uitoefent onder toezicht van de gezagvoerder, onder voorbehoud dat de methode van toezicht goedgekeurd is door de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart;

3° 200 uren overlandvluchten, waarvan ten minste 100 uren als gezagvoerder of als medebestuurder die de functies en de verantwoordelijkheden van een gezagvoerder uitoefent onder toezicht van de gezagvoerder, onder voorbehoud dat de methode van toezicht goedgekeurd is door de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart;

4° 75 uren instrumentvliegen, waarvan maximum 30 uren tijd met instrumenten op de grond; en

5° 100 uren vliegen bij nacht als gezagvoerder of als medebestuurder.

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

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

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

Afdeling 4. — Theoretische kennis

Art. 66. § 1. Elke kandidaat voor een ATPL(A) moet een goedgekeurde cursus voor theoretische opleiding gevolgd hebben bij een FTO of bij een instelling die gespecialiseerd is in theoretische opleiding.

§ 2. Elke kandidaat voor een ATPL(A) moet blijk geven van een niveau van kennis dat past bij de voorrechten verleend aan de houder van een ATPL(A) en 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(A), ATPL(A), en IR(A) ».

Afdeling 5. — Vliegopleiding

Art. 67. Elke kandidaat voor een ATPL (A) moet houder zijn van een CPL (A) uitgereikt overeenkomstig dit besluit, van een bevoegdverklaring instrumentvliegen op meermotorige vliegtuigen, en moet een opleiding inzake onderlinge samenwerking van de bemanning (MCC) overeenkomstig dit besluit hebben gevolgd.

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

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

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

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

Art. 65. § 1^{er}. Tout candidat à une ATPL (A) doit avoir effectué au moins 1500 heures de vol en tant que pilote d'avion, dont un maximum de 100 heures peuvent avoir été effectuées sur simulateur de vol, incluant au minimum :

1° 500 heures accomplies en opérations multipilotes sur des types d'avions certifiés conformément à la catégorie JAR/FAR 25 Transport, à la catégorie JAR/FAR 23 Commuter, ou aux codes BCAR ou AIR 2051;

2° 250 heures, soit en tant que pilote-commandant de bord, soit au moins 100 heures comme pilote-commandant de bord et 150 heures comme copilote exerçant les fonctions et responsabilités d'un pilote-commandant de bord sous la surveillance du pilote-commandant de bord, sous réserve que la méthode de surveillance soit approuvée par le directeur général de l'administration de l'aéronautique;

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 de l'administration de l'aéronautique;

4° 75 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 prise en compte du temps de vol de la CPL(A), sauf le temps de vol effectué sur hélicoptères qui est pris en compte jusqu'à 50 % du total du temps de vol exigé au paragraphe 1^{er}.

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

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

Section 4. — Connaissances théoriques

Art. 66. § 1^{er}. Tout candidat à une ATPL (A) doit avoir suivi un cours approuvé de formation théorique auprès d'un FTO ou d'un organisme spécialisé dans la formation théorique.

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

Section 5. — Formation au vol

Art. 67. Tout candidat à une ATPL (A) doit être titulaire d'une CPL (A) délivrée conformément au présent arrêté, d'une qualification de vol aux instruments sur avion multimoteur, et doit avoir suivi une formation au travail en équipage (MCC) conformément au présent arrêté.

Afdeling 6. — Vaardigheid

Art. 68. Elke kandidaat voor een ATPL(A) dient blijk te geven van zijn vaardigheid om, als gezagvoerder van een vliegtuigtype dat gecertificeerd is om met een bemanning van minimum twee bestuurders in IFR te vliegen, de procedures en handelingen uit te voeren die door de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart zijn bepaald met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL, met een graad van bekwaamheid die past bij de voorrechten verleend aan de houder van een ATPL(A).

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

*HOOFDSTUK 9. — Bevoegdverklaring instructeur (vliegtuigen)**Afdeling 1. — Instructie*

Art. 69. § 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 van het Bestuur van de Luchtvaart wordt verleend onder volgende voorwaarden :
 - a) wanneer nieuwe vliegtuigen worden in gebruik genomen; of
 - b) bij de inschrijving van vliegtuigen die van historisch belang zijn of van een bijzondere constructie waarvoor niemand over een bevoegdverklaring instructeur beschikt; of
 - c) wanneer de opleiding wordt verstrekt buiten de JAA-Lidstaten en door instructeurs die houder zijn van een door een niet JAA-Lidstaat uitgereikte vergunning.

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

Afdeling 2. — Categorieën instructeurs

Art. 70. Er zijn vijf categorieën instructeurs :

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

Afdeling 3. — Algemeenheden

Art. 71. § 1. Elke 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 vlieg instructeur (FI), als instructeur voor een typebevoegdverklaring (TRI), als instructeur voor een klassebevoegdverklaring (CRI) of als instructeur voor de bevoegdverklaring instrumentvliegen (IRI).

§ 3. De kandidaat voor bijkomende bevoegdverklaringen 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. 72. De bevoegdverklaringen en toelatingen als instructeur zijn geldig gedurende drie jaar. De bijzondere toelating is geldig gedurende ten hoogste 3 jaar.

Section 6. — Aptitude

Art. 68. Tout candidat à une ATPL(A) doit démontrer, en qualité de pilote-commandant de bord d'un type d'avion certifié pour un équipage minimal de conduite de deux pilotes en IFR, l'aptitude à exécuter les procédures et les manœuvres définies par le directeur général de l'administration de l'aéronautique par référence aux dispositions du JAR-FCL, avec un niveau de compétence correspondant aux privilèges du titulaire d'une ATPL(A).

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

*CHAPITRE 9. — Qualification d'instructeur (avions)**Section 1. — Instruction*

Art. 69. § 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 de l'administration de l'aéronautique dans les circonstances suivantes :
 - a) lors de la mise en service de nouveaux avions; ou
 - b) lors de l'immatriculation d'avions présentant un intérêt historique ou d'avions de construction spéciale, pour lesquels 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 (A), TRI (A), IRI (A), CRI (A) ou d'une autorisation SFI (A).

Section 2. — Catégories d'instructeurs

Art. 70. Cinq catégories d'instructeurs sont établies :

- 1° qualification d'instructeur de vol avion FI (A)
- 2° qualification d'instructeur de qualification de type avion TRI (A)
- 3° qualification d'instructeur de qualification de classe avion CRI (A)
- 4° qualification d'instructeur de qualification de vol aux instruments avion IRI (A)
- 5° autorisation d'instructeur de vol synthétique avion SFI (A).

Section 3 - Généralités

Art. 71. § 1^{er}. Tout 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. Sous réserve 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), de qualification de classe (CRI) 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. 72. Les qualifications et autorisations d'instructeur sont valables trois ans. La durée maximale d'une autorisation spécifique est de trois ans.

Afdeling 5. — Bevoegdverklaring vlieginstructeur vliegtuigen FI(A)

Onderafdeling 1. — Minimumleeftijd

Art. 73. Elke kandidaat voor een bevoegdverklaring vlieginstructeur moet ten minste de leeftijd van 18 jaar bereikt hebben.

Onderafdeling 2. — Beperkte voorrechten

Art. 74. § 1. De voorrechten van de bevoegdverklaring instructeur FI(vliegtuigen) 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 (A) die belast is met het toezicht op de kandidaat.

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

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

2° de opleiding vliegen bij nacht.

Onderafdeling 3. — Voorrechten en voorwaarden

Art. 75. De bevoegdverklaring FI(A) laat toe vlieginstructie te geven voor :

1° de uitreiking van de PPL(A) en de klasse- of typebevoegdverklaringen voor éénmotorige vliegtuigen, onder voorbehoud 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(A), onder voorbehoud dat de instructeur ten minste 500 vlieguren heeft uitgevoerd als bestuurder van vliegtuigen, daarin begrepen ten minste 200 uren vlieginstructie;

3° vliegen bij nacht;

4° de uitreiking van de IR(A) onder voorbehoud dat de instructeur :

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

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

5° de uitreiking van een type- of klassebevoegdverklaring voor meermotorige éénpiloot vliegtuigen, onder voorbehoud dat de instructeur voldoet aan de voorwaarden inzake het bekomen van de CRI(SPA) voor meermotorigen;

6° de uitreiking van een bevoegdverklaring FI(A) onder voorbehoud dat de instructeur :

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

b) blijkt heeft gegeven ten overstaan van een FIE(A) van zijn bekwaamheid in het verstrekken van een opleiding FI(A) door middel van een vaardigheidstest die dient afgelegd te worden overeenkomstig de door de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL vastgestelde bepalingen, en

c) hiertoe gemachtigd is door de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart.

Onderafdeling 4. — Voorafgaandelijke voorwaarden

Art. 76. Alvorens tot een goedgekeurde cursus met het oog op het bekomen van een FI(A) te worden toegelaten moet de kandidaat :

1° ten minste 200 vlieguren uitgevoerd hebben, waarvan ten minste 100 uren als gezagvoerder indien hij houder is van een ATPL(A) of een CPL(A), of 150 uren als gezagvoerder indien hij houder is van een PPL(A);

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

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

Sous-section 1. — Age minimal

Art. 73. Tout candidat à une qualification d'instructeur de vol doit être âgé de 18 ans révolus.

Sous-section 2. — Privilèges restreints

Art. 74. § 1^{er}. Les privilèges de la qualification d'instructeur FI (avions) 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 (A) chargé de superviser le candidat.

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

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

2° la formation au vol de nuit.

Sous-section 3. — Privilèges et conditions

Art. 75. La qualification FI(A) permet de dispenser l'instruction en vol pour :

1° la délivrance de la PPL(A) et des qualifications de classe d'avion monomoteur et de type d'avion monomoteur, 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(A), sous réserve que l'instructeur ait accompli au moins 500 heures de vol en tant que pilote d'avions, incluant au moins 200 heures d'instruction en vol;

3° le vol de nuit;

4° la délivrance de l'IR(A), sous réserve que l'instructeur ait :

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

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

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

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

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

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

c) été autorisé à cet effet par le directeur général de l'administration de l'aéronautique.

Sous-section 4. — Conditions préalables

Art. 76. Avant d'être admis à commencer un cours approuvé en vue de l'obtention d'une FI(A), le candidat doit avoir :

1° accompli au moins 200 heures de vol, dont au moins 100 heures en tant que pilote commandant de bord s'il est titulaire d'une ATPL(A) ou CPL(A), ou 150 heures en tant que pilote commandant de bord s'il est titulaire d'une PPL(A);

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

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

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

5° ten minste 20 uren overlandvluchten uitgevoerd hebben als gezagvoerder, en

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

Onderafdeling 5. — Opleidingscursussen

Art. 77. Elke kandidaat voor een bevoegdverklaring FI(A) moet een cursus theoretische- en vliegopleiding gevolgd hebben bij een FTO, overeenkomstig een door de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL bepaald programma.

Onderafdeling 6. — Vaardigheid

Art. 78. Elke kandidaat voor een bevoegdverklaring FI(A) moet aan een door de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart aangeduide examiner het bewijs leveren van zijn vaardigheid in het opleiden van een leerling-bestuurer op het voor het uitreiken van een PPL(A) vereiste niveau, daarin begrepen de opleiding inzake briefing voor en na de vlucht en de theoretische opleiding overeenkomstig de door de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL bepaalde voorwaarden.

Onderafdeling 7. — Uitreiking

Art. 79. Onder voorbehoud van de bepalingen inzake de initiële beperkingen wordt een bevoegdverklaring FI(A) uitgereikt aan de kandidaat die voldoet aan de in dit hoofdstuk gestelde voorwaarden.

Onderafdeling 8. — Wedergeldigmaking en hernieuwing

Art. 80. § 1. Voor de wedergeldigmaking van een bevoegdverklaring FI(A) vervult de houder twee van de drie volgende voorwaarden :

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

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

2° tijdens de 12 maanden die aan de vervaldatum van de bevoegdverklaring FI(A) voorafgaan een bijscholing voor vlieginstructeur bijgewoond hebben die goedgekeurd is door de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart;

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

§ 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 meerpiloot vliegtuigen TRI(MPA).

Onderafdeling 1. — Voorrechten

Art. 81. De bevoegdverklaring TRI(MPA) laat toe opleiding te geven aan de houders van een vergunning met het oog op de uitreiking van een typebevoegdverklaring MPA alsook de vereiste opleiding te verstrekken voor de onderlinge samenwerking van de bemanning (MCC).

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

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

5° accompli au moins 20 heures de vol sur campagne en tant que pilote commandant de bord, et

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

Sous-section 5. — Cours de formation

Art. 77. Tout candidat à une qualification FI(A) doit avoir suivi un cours de formation théorique et en vol auprès d'un FTO, conformément au programme défini par le directeur général de l'administration de l'aéronautique par référence aux dispositions du JAR-FCL.

Sous-section 6. — Aptitude

Art. 78. Tout candidat à une qualification FI(A) démontre à un examinateur désigné par le directeur général de l'administration de l'aéronautique, son aptitude à former un élève pilote au niveau requis pour la délivrance d'une PPL(A), y compris la formation pré-vol, après le vol et la formation théorique, conformément aux conditions déterminées par le directeur général de l'administration de l'aéronautique par référence aux dispositions du JAR-FCL.

Sous-section 7. — Délivrance

Art. 79. Sous réserve des dispositions relatives aux restrictions initiales, une qualification FI(A) est délivrée au candidat qui remplit les conditions du présent chapitre.

Sous-section 8. — Revalidation et renouvellement

Art. 80. § 1^{er}. Pour la revalidation d'une qualification FI(A), le titulaire remplit deux des trois conditions suivantes :

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

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

2° avoir assisté à un séminaire de recyclage d'instructeur de vol, approuvé par le directeur général de l'administration de l'aéronautique, dans les 12 mois précédant la date d'expiration de la qualification FI(A);

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

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

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

Sous-section 1. — Privilèges

Art. 81. La qualification TRI(MPA) permet de former les titulaires d'une licence en vue de la délivrance d'une qualification de type MPA ainsi que la formation requise pour le travail en équipage (MCC).

Onderafdeling 2. — Voorwaarden

Art. 82. § 1. Elke kandidaat voor een eerste bevoegdverklaring TRI(MPA) moet :

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

2° ten minste 1500 vliegreuren uitgevoerd hebben als bestuurder van meerpiloot vliegtuigen;

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

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

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

1° tijdens de 12 maanden die aan de aanvraag voorafgaan ten minste 30 routesectoren uitgevoerd heeft, daarin begrepen landingen en opstijgingen als gezagvoerder of als medebestuurder op een vliegtuig van het betreffende type, of op een vliegtuig van een gelijkaardig type indien hij daartoe gemachtigd is door de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart. Van deze 30 routesectoren mogen er maximum 15 uitgevoerd zijn op een vluchtnabootser;

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

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

Onderafdeling 3. — Wedergeldigmaking en hernieuwing

Art. 83. § 1. Voor de wedergeldigmaking van een bevoegdverklaring TRI(MPA), moet de houder, gedurende de 12 maanden die aan de vervaldatum van de bevoegdverklaring voorafgaan :

1° hetzij een van de volgende onderdelen hebben gegeven van een volledige cursus voor de uitreiking, voor de bijscholing of voor het behoud van de bekwaamheid van een typebevoegdverklaring :

- a) een sessie op vluchtnabootser van ten minste 3 uren, of
- b) een oefening in vlucht van ten minste 1 uur, waarin begrepen ten minste 2 opstijgingen en 2 landingen;

2° hetzij een bijscholingstraining TRI(A) hebben gevolgd die aanvaard is door de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart.

§ 2. Wanneer de bevoegdverklaring vervallen is, moet de kandidaat :

1° tijdens de 12 maanden die aan de aanvraag voorafgaan, ten minste 30 routesectoren uitgevoerd hebben, waarin begrepen opstijgingen en landingen als gezagvoerder of als medebestuurder op een vliegtuig van het betreffende type, of op een vliegtuig van een gelijkaardig type indien hij daartoe gemachtigd is door de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart. Van deze 30 routesectoren mogen er maximum 15 uitgevoerd zijn op een vluchtnabootser;

2° op een volledige wijze en met succes die onderdelen van een cursus TRI(MPA) hebben gevolgd die, in functie van de recente ervaring van de kandidaat, door de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL werden bepaald, en

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

Sous-section 2. — Conditions

Art. 82. § 1^{er}. Tout candidat à une première qualification TRI(MPA) doit avoir :

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

2° effectué au moins 1500 heures de vol en tant que pilote d'avions multipilotes;

3° effectué, dans les 12 mois précédant la demande, au moins 30 étapes, comprenant des atterrissages et des décollages en tant que pilote commandant de bord ou copilote sur le type d'avion correspondant, ou sur un avion d'un type similaire s'il y est autorisé par le directeur général de l'administration de l'aéronautique. Sur ces 30 étapes, 15 étapes au maximum peuvent avoir été effectuées sur un simulateur de vol; et

4° lors d'un cours complet de qualification de type, dispensé au moins 3 heures d'instruction en vol sur le type d'avion et/ou sur un simulateur de vol correspondant, sous la surveillance et à la satisfaction d'un TRI(A) désigné à cet effet par le directeur général de l'administration aéronautique.

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

1° effectué, dans les 12 mois précédant la demande, au moins 30 étapes, comprenant des atterrissages et des décollages en tant que pilote commandant de bord ou copilote sur le type d'avion correspondant ou sur un avion d'un type similaire s'il y est autorisé par le directeur général de l'administration de l'aéronautique. Sur ces 30 étapes, 15 étapes 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 de l'administration de l'aéronautique par référence aux dispositions du JAR-FCL, et

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

Sous-section 3. — Revalidation et renouvellement

Art. 83. § 1^{er}. Pour la revalidation d'une qualification TRI(MPA), le titulaire doit avoir, au cours des 12 derniers mois précédant la date d'expiration de la qualification :

1° soit dispensé une des parties suivantes d'un cours complet pour 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(A) accepté par le directeur général de l'administration de l'aéronautique.

§ 2. Si la qualification est expirée, le candidat doit avoir :

1° effectué dans les 12 mois précédant la demande au moins 30 étapes, comprenant des décollages et des atterrissages en tant que pilote commandant de bord ou copilote sur le type d'avion correspondant, ou sur un avion d'un type similaire s'il y est autorisé par le directeur général de l'administration de l'aéronautique. Sur ces 30 étapes, 15 étapes au maximum peuvent avoir été effectuées sur un simulateur de vol;

2° suivi de manière complète et satisfaisante les parties d'un cours TRI(MPA) déterminées par le directeur général de l'administration de l'aéronautique par référence aux dispositions du JAR-FCL en fonction de l'expérience récente du candidat, et

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

Afdeling 7. — Bevoegdverklaring instructeur voor een klassebevoegdverklaring (éénpiloot vliegtuigen) CRI(SPA)

Onderafdeling 1. — Voorrechten

Art. 84. De bevoegdverklaring CRI(SPA) laat toe opleiding te geven aan de houders van een vergunning met het oog op de uitreiking van een type- of klassebevoegdverklaring voor éénpiloot vliegtuigen. De houder van deze bevoegdverklaring kan instructie geven op éénmotorige of meermotorige vliegtuigen onder voorbehoud dat hij bevoegd is overeenkomstig de voorwaarden bepaald in afdeling 3 van dit hoofdstuk.

Onderafdeling 2. — Voorwaarden

Art. 85. § 1. Meermotorige vliegtuigen.

Elke kandidaat voor de uitreiking van een bevoegdverklaring CRI(SPA) voor meermotorige vliegtuigen moet :

1° ten minste 500 vlieguren uitgevoerd hebben als bestuurder van vliegtuigen;

2° tijdens de 12 maanden die aan de aanvraag vooraf gaan ten minste 50 vlieguren als gezagvoerder van vliegtuigen van de betreffende klasse of type hebben uitgevoerd;

3° een goedgekeurde cursus gevolgd hebben in een FTO of een TRTO, waarin begrepen ten minste 5 uren vlieg instructie op het betreffende vliegtuig of op een vluchtnabootser, gegeven door een daartoe gemachtigd instructeur; en

4° met succes een vaardigheidstest hebben afgelegd overeenkomstig de door de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL vastgestelde beschikkingen.

§ 2. Eenmotorige vliegtuigen.

Elke kandidaat voor de uitreiking van een bevoegdverklaring CRI(SPA) voor éénmotorige vliegtuigen moet :

1° ten minste 300 vlieguren uitgevoerd hebben als bestuurder van vliegtuigen;

2° tijdens de 12 maanden die aan de aanvraag voorafgaan ten minste 50 vlieguren hebben uitgevoerd op vliegtuigen van de betreffende type of klasse;

3° een goedgekeurde cursus gevolgd hebben in een FTO of een TRTO waarin begrepen ten minste 3 uren vlieg instructie op het betreffende vliegtuig of op een vluchtnabootser, gegeven door een daartoe gemachtigd instructeur; en

4° met succes een vaardigheidstest hebben afgelegd overeenkomstig de door de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL vastgestelde beschikkingen.

§ 3. Om de voorrechten van de bevoegdverklaring CRI(SPA) uit te breiden tot een ander type of een andere klasse vliegtuigen moet de houder, tijdens de 12 maanden die aan de aanvraag voorafgaan, ten minste 50 vlieguren hebben uitgevoerd op vliegtuigen van de betreffende klasse of type of, onder voorbehoud van akkoord van de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart, op een gelijkwaardig type.

Onderafdeling 3. — Wedergeldigmaking en hernieuwing

Art. 86. § 1. Voor de wedergeldigmaking van een bevoegdverklaring CRI(SPA), moet de kandidaat, tijdens de 12 maanden die aan de vervaldatum van de bevoegdverklaring voorafgaan :

1° ten minste 10 uren vlieg instructie gegeven hebben, of

2° een bijscholingstraining hebben gegeven tot voldoening van de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart, of

3° een bijscholingstraining gevolgd hebben als CRI(A).

§ 2. Als de bevoegdverklaring vervallen is, moet de kandidaat tijdens de 12 maanden die aan de aanvraag voorafgaan :

1° een bijscholingstraining gevolgd hebben als CRI(A), tot voldoening van de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart, en

2° met succes, ten titel van bekwaamheidsproef, het betreffende gedeelte (meermotorigen of éénmotorigen) van de vaardigheidstest voor het verkrijgen van de bevoegdverklaring CRI(A) hebben afgelegd.

Section 7. — Qualification d'instructeur de qualification de classe (avions monopilotes) CRI(SPA)

Sous-section 1. — Privilèges

Art. 84. La qualification CRI(SPA) permet de former les titulaires d'une licence en vue de la délivrance d'une qualification de type ou de classe avions monopilotes. Le titulaire de cette qualification peut instruire sur avions monomoteurs ou multimoteurs sous réserve d'être qualifié selon les conditions de la section 3 du présent chapitre.

Sous-section 2. — Conditions

Art. 85. § 1^{er}. Avions multimoteurs.

Tout candidat à la délivrance d'une qualification CRI(SPA) avions multimoteurs doit avoir :

1° accompli au moins 500 heures de vol en tant que pilote d'avions;

2° accompli dans les 12 mois précédant la demande au moins 50 heures de vol en tant que pilote-commandant de bord sur le type ou la classe d'avions correspondant;

3° suivi un cours approuvé auprès d'un FTO ou d'un TRTO comprenant au moins 5 heures d'instruction en vol sur l'avion correspondant ou sur un simulateur de vol dispensé par un instructeur approuvé à cet effet; et

4° subi avec succès une épreuve d'aptitude conformément aux dispositions déterminées par le directeur général de l'administration de l'aéronautique par référence aux dispositions du JAR-FCL.

§ 2. Avions monomoteurs.

Tout candidat à la délivrance d'une qualification CRI(SPA) avions monomoteurs doit avoir :

1° accompli au moins 300 heures de vol en tant que pilote d'avions;

2° accompli dans les 12 mois précédant la demande au moins 50 heures de vol sur le type ou la classe d'avions correspondant;

3° suivi un cours approuvé auprès d'un FTO ou d'un TRTO comprenant au moins 3 heures d'instruction en vol sur l'avion correspondant ou sur un simulateur de vol, dispensé par un instructeur approuvé à cet effet; et

4° subi avec succès une épreuve d'aptitude conformément aux dispositions déterminées par le directeur général de l'administration de l'aéronautique par référence aux dispositions du JAR-FCL.

§ 3. Avant d'étendre les privilèges de la qualification CRI(SPA) à un autre type ou une autre classe d'avions, le titulaire doit avoir effectué, dans les 12 mois qui précèdent la demande, au moins 50 heures de vol sur avions de la classe ou du type correspondants ou, sous réserve de l'accord du directeur général de l'administration de l'aéronautique, sur un type similaire.

Sous-section 3. — Revalidation et renouvellement

Art. 86. § 1^{er}. Pour la revalidation d'une qualification CRI(SPA), le candidat doit avoir, au cours des 12 mois précédant la date d'expiration de la qualification :

1° dispensé au moins 10 heures d'instruction en vol, ou

2° dispensé un entraînement de rafraîchissement à la satisfaction du directeur général de l'administration de l'aéronautique, ou

3° suivi un entraînement de rafraîchissement en tant que CRI(A).

§ 2. Si la qualification est expirée, le candidat doit avoir, dans les 12 mois précédant la demande :

1° suivi un entraînement de rafraîchissement en tant que CRI(A) à la satisfaction du directeur général de l'administration de l'aéronautique, et

2° subi avec succès, au titre d'un contrôle de compétence, la partie appropriée (multimoteurs ou monomoteurs) de l'épreuve d'aptitude pour l'obtention de la qualification CRI(A).

Afdeling 8. — Bevoegdverklaring instructeur instrumentvliegen
(vliegtuigen) IRI(A)

Onderafdeling 1. — Voorrechten

Art. 87. De voorrechten van de bevoegdverklaring IRI(A) zijn beperkt tot de vlieg instructie met het oog op het bekomen van een IR(A).

Onderafdeling 2. — Voorwaarden

Art. 88. Elke kandidaat voor een bevoegdverklaring IRI(A) moet :

1° ten minste 800 vlieguren onder IFR hebben uitgevoerd waarvan ten minste 400 op vliegtuigen;

2° bij een FTO met succes een volledige door de directeur-generaal van de Luchtvaart met verwijzing naar de bepalingen van JAR-FCL goedgekeurde cursus gevolgd hebben; en

3° met succes de door de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL bepaalde vaardigheidstest hebben afgelegd.

Onderafdeling 3. — Wedergeldigmaking en hernieuwing

Art. 89. § 1. Voor de wedergeldigmaking van een IRI(A), moet de houder de voorwaarden voor de wedergeldigmaking van een bevoegdverklaring FI(A) vervullen.

§ 2. Wanneer de bevoegdverklaring vervallen is, voldoet de houder aan de voorwaarden voor de hernieuwing van een vervallen bevoegdverklaring FI(A), alsook aan alle andere voorwaarden die door de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL zijn bepaald voor de hernieuwing van een vervallen bevoegdverklaring FI(A).

Afdeling 9. — Toelating instructeur synthetisch vliegen SFI(A)

Onderafdeling 1. — Voorrechten

Art. 90. De toelating SFI(A) laat toe synthetische vlieg instructie te geven voor de typebevoegdverklaringen alsook de opleiding inzake onderlinge samenwerking van de bemanning (MCC).

Onderafdeling 2. — Voorwaarden

Art. 91. § 1. Elke kandidaat voor een toelating SFI(A) 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 van het Bestuur van de Luchtvaart 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 1500 uren als bestuurder van meerpiloot vliegtuigen;

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

5° gedurende een volledige cursus voor typebevoegdverklaring ten minste één onderdeel van de taak van een TRI(A) op het betreffende vliegtuigtype hebben uitgevoerd, onder toezicht en tot voldoening van een hiertoe door de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart aangeduid TRI(A);

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

7° tijdens de 12 maanden die aan de aanvraag voorafgaan ten minste 3 routesectoren hebben uitgevoerd als waarnemer in de cockpit van het betreffende vliegtuigtype.

§ 2. De voorrechten worden uitgebreid tot andere meerpiloot vliegtuigtypes, 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 één onderdeel van de taak van een TRI(A) heeft uitgevoerd op het betreffende vliegtuigtype, onder toezicht en tot voldoening van een daartoe door de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart aangeduid TRI(A).

Onderafdeling 3. — Wedergeldigmaking en hernieuwing

Art. 92. § 1. Voor de wedergeldigmaking van een toelating SFI(A) moet de houder tijdens de 12 maanden die aan de vervaldatum van de toelating voorafgaan :

*Section 8 - Qualification d'instructeur de vol aux instruments
(avions) IRI(A)*

Sous-section 1 - Privilèges

Art. 87. Les privilèges de la qualification IRI(A) sont limités à l'instruction en vol en vue de la délivrance d'une IR(A).

Sous-section 2. — Conditions

Art. 88. Tout candidat à une qualification IRI(A) doit avoir :

1° accompli au moins 800 heures de vol en IFR dont 400 au moins sur avions;

2° suivi de manière complète et satisfaisante auprès d'un FTO, un cours approuvé par le directeur général de l'administration de l'aéronautique par référence aux dispositions du JAR-FCL; et

3° subi avec succès l'épreuve d'aptitude définie par le directeur général de l'administration de l'aéronautique par référence aux dispositions du JAR-FCL.

Sous-section 3 - Revalidation et renouvellement

Art. 89. § 1^{er}. Pour la revalidation d'une qualification IRI(A), le titulaire doit remplir les conditions de revalidation d'une qualification FI(A).

§ 2. Si la qualification est expirée, le titulaire remplit les conditions de renouvellement d'une qualification FI(A) expirée, ainsi que toutes autres conditions déterminées par le directeur général de l'administration de l'aéronautique par référence aux dispositions du JAR-FCL pour le renouvellement d'une qualification FI(A) expirée.

Section 9. — Autorisation d'instructeur de vol synthétique SFI(A)

Sous-section 1. — Privilèges

Art. 90. L'autorisation SFI(A) permet de dispenser l'instruction de vol synthétique pour les qualifications de type, ainsi que la formation au travail en équipage (MCC).

Sous-section 2. — Conditions

Art. 91. § 1^{er}. Tout candidat à une autorisation SFI(A) doit :

1° être ou avoir été titulaire d'une licence professionnelle de pilote délivrée par un Etat membre des JAA ou d'une licence non conforme aux normes JAR-FCL acceptée par le directeur général de l'administration de l'aéronautique;

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 1 500 heures en tant que pilote d'avions multipilotes;

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

5° avoir, lors d'un cours complet de qualification de type, exercé au moins une des parties des fonctions d'un TRI(A) sur le type d'avion correspondant, sous la surveillance et à la satisfaction d'un TRI(A) désigné à cet effet par le directeur général de l'administration de l'aéronautique;

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'avion considéré; et

7° avoir accompli dans les 12 mois précédant la demande au moins 3 étapes en tant qu'observateur dans le poste de pilotage sur le type d'avion considéré.

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

1° suivi de manière complète et satisfaisante auprès d'un FTO ou TRTO, la partie simulateur du cours de qualification pour le type considéré, et

2° lors d'un cours complet de qualification de type, exercé au moins une des parties des fonctions d'un TRI(A) sur le type d'avion correspondant, sous la surveillance et à la satisfaction d'un TRI(A) désigné à cet effet par le directeur général de l'administration de l'aéronautique.

Sous-section 3. — Revalidation et renouvellement

Art. 92. § 1^{er}. Pour la revalidation d'une autorisation SFI(A), le titulaire doit avoir dans les 12 mois précédant l'expiration de l'autorisation :

1° 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, of

2° een bijscholingstraining TRI(A) hebben gevolgd die aanvaard is door de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart.

§ 2. Wanneer de toelating vervallen is moet de kandidaat :

1° het gedeelte op vluchtnabootser gevolgd hebben van de cursus voor de betreffende typebevoegdverklaring;

2° met succes een volledige goedgekeurde cursus TRI(A) hebben gevolgd, en

3° gedurende een volledige cursus voor typebevoegdverklaring, ten minste één onderdeel van de taak van een TRI(A) hebben uitgevoerd op het betreffende vliegtuigtype, onder toezicht en tot voldoening van een daartoe door de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart aangeduid TRI(A).

HOOFDSTUK 10. — *Examinatoren*

Afdeling 1. — Functies

Art. 93. Er zijn zes categorieën examinatoren :

1° vliegexaminator FE(A);

2° examiner voor een typebevoegdverklaring TRE(A);

3° examiner voor een klassebevoegdverklaring CRE(A);

4° examiner voor de bevoegdverklaring instrumentvliegen IRE(A);

5° examiner voor synthetisch vliegen SFE(A);

6° examiner voor vlieg-instructeur FIE(A).

Afdeling 2. — Algemeenheden

Art. 94. § 1. Voorwaarden

1° De examinatoren zijn houder van een vergunning en van een bevoegdverklaring die ten minste evenwaardig zijn aan de vergunning en aan de bevoegdverklaring waarvoor zij gemachtigd zijn de vaardigheidstesten en bekwaamheidsproeven af te nemen alsook, tenzij anders is bepaald, van de voorrechten van instructeur voor deze vergunningen of bevoegdverklaringen.

2° De examinatoren zijn bevoegd om op te treden als gezagvoerder van het voor de vaardigheidstest en voor de bekwaamheidsproef gebruikte luchtvaartuig, en zij dienen te voldoen aan de in dit hoofdstuk omschreven voorwaarden inzake ervaring. Indien er geen bevoegde examinatoren beschikbaar zijn kan de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart examinatoren of inspecteurs machtigen die niet over de vereiste bevoegdverklaringen beschikken.

3° De aanvrager van een machtiging als examiner legt een test af die erin bestaat ten minste één vaardigheidstest af te nemen tijdens dewelke hij de functies van examiner uitoefent die overeenstemmen met de aangevraagde machtiging als examiner. 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 examiner daartoe gemachtigd door de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart, hetzij van een inspecteur.

§ 2. Meervoudige functies

Onder voorbehoud dat zij aan de voorwaarden inzake bevoegdheid en ervaring voldoen die in dit hoofdstuk worden vereist voor elke functie die wordt uitgeoefend, zijn de examinatoren niet beperkt tot uitoefening van één functie als FE(A), TRE(A), CRE(A), IRE(A), SFE(A) of FIE(A).

§ 3. Machtiging

De examinatoren worden overeenkomstig dit besluit gemachtigd door de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart. De examinatoren dienen de door de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart 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 examiner op de vergunningen kunnen aangetekend worden, moet de examiner :

1° de bevoegdverklaringen, de datum van de test, de vervaldatum van de geldigheid, het nummer van zijn machtiging inschrijven, en handtekenen;

2° het origineel van het formulier van de test indienen bij de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart, en een exemplaar voor zijn persoonlijk dossier bewaren.

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, ou

2° suivi l'entraînement de rafraîchissement TRI(A) accepté par le directeur général de l'administration de l'aéronautique.

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

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

2° suivi de manière complète et satisfaisante un cours TRI(A) approuvé, et

3° lors d'un cours complet de qualification de type, exercé au moins une des parties des fonctions d'un TRI(A) sur le type d'avion correspondant, sous la surveillance et à la satisfaction d'un TRI(A) désigné à cet effet par le directeur général de l'administration de l'aéronautique.

CHAPITRE 10. — *Examineurs*

Section 1. — Fonctions

Art. 93. Six catégories d'examineurs sont établies :

1° examinateur de vol FE(A);

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

3° examinateur de qualification de classe CRE(A);

4° examinateur de qualification de vol aux instruments IRE(A);

5° examinateur de vol synthétique SFE(A);

6° examinateur d'instructeur de vol FIE(A).

Section 2. — Généralités

Art. 94. § 1^{er}. Conditions

1° Les examineurs sont titulaires d'une licence et d'une qualification au moins équivalentes à la licence et à la qualification pour lesquelles ils sont autorisés 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° Les examineurs sont qualifiés en tant que pilote-commandant de bord de l'aéronef utilisé pour l'épreuve d'aptitude ou le contrôle de compétence, et doivent remplir les conditions d'expérience définies dans le présent chapitre. Lorsqu'il n'existe pas d'examineurs qualifiés disponibles, le directeur général de l'administration de l'aéronautique peut autoriser des examineurs ou des inspecteurs qui ne sont pas titulaires des qualifications requises.

3° Le demandeur d'une autorisation d'examineur présente un test qui consiste à faire passer au moins une épreuve d'aptitude au cours de laquelle il exerce les fonctions d'examineur correspondantes à l'autorisation d'examineur demandée. Cette épreuve comporte la briefing, la conduite de l'épreuve d'aptitude, l'évaluation du candidat subissant l'épreuve, la debriefing et la constitution du dossier. Ce test est supervisé soit par un examinateur expérimenté autorisé à cet effet par le directeur général de l'administration de l'aéronautique, soit par un inspecteur.

§ 2. Fonctions multiples

Sous réserve qu'ils remplissent les conditions de qualification et d'expérience exigées dans le présent chapitre pour chaque fonction exercée, les examineurs ne sont pas limités à une fonction unique en tant que FE(A), TRE(A), CRE(A), IRE(A), SFE(A) ou FIE(A).

§ 3. Autorisation

Les examineurs sont autorisés par le directeur général de l'administration de l'aéronautique conformément au présent arrêté. Les examineurs doivent se conformer aux dispositions de standardisation des examineurs, approuvées par le directeur général de l'administration de l'aéronautique par référence aux dispositions du JAR-FCL.

§ 4. Inscription sur la licence

Dans le cas où les revalidations peuvent être inscrites par l'examineur 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 de l'administration de l'aéronautique, et garder un exemplaire pour son dossier personnel.

Afdeling 3. — Uitreiking en geldigheid

Art. 95. De machtiging als examiner wordt uitgereikt door de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart voor maximum drie jaar. Ze kan voor periodes van dezelfde duur verlengd worden door de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart, indien hij dat nodig acht.

*Afdeling 4. — Vliegexaminator (vliegtuigen) FE(A)
Voorwaarden/voorrechten*

Art. 96. De machtiging FE(A) laat toe vaardigheidstesten af te nemen met het oog op de uitreiking van een vergunning van bestuurder, alsook de daaraan verbonden type- of klassebevoegdverklaringen, onder voorbehoud dat aan volgende voorwaarden is voldaan :

1° voor het afnemen van de vaardigheidstest met het oog op de uitreiking van de PPL(A), ten minste 1000 vlieguren hebben uitgevoerd als bestuurder van vliegtuigen, daarin begrepen ten minste 250 uren vlieg instructie;

2° voor het afnemen van de vaardigheidstest met het oog op de uitreiking van de CPL(A), ten minste 2000 vlieguren hebben uitgevoerd als bestuurder van vliegtuigen, daarin begrepen ten minste 250 uren vlieg instructie.

*Afdeling 5 Examiner voor een typebevoegdverklaring
(vliegtuigen) TRE(A)-Voorwaarden/Voorrechten*

Art. 97. De machtiging TRE(A) laat toe :

1° de vaardigheidstest af te nemen met het oog op de uitreiking van typebevoegdverklaringen voor meerpiloot vliegtuigen;

2° de bekwaamheidsproeven af te nemen met het oog op de wedergeldigmaking of de hernieuwing van typebevoegdverklaringen en van de IR(A) voor meerpiloot vliegtuigen;

3° de vaardigheidstest af te nemen met het oog op de uitreiking van de ATPL,

onder voorbehoud dat de examiner ten minste 1500 vlieguren heeft uitgevoerd als bestuurder van meerpiloot vliegtuigen, waarvan ten minste 500 uren als gezagvoerder, en dat hij houder is of geweest is van een bevoegdverklaring TRI(A).

*Afdeling 6. — Examiner klassebevoegdverklaring (vliegtuigen) CRE(A)
Voorwaarden/Voorrechten*

Art. 98. De machtiging CRE(A) laat toe :

1° de vaardigheidstest af te nemen met het oog op de uitreiking van klasse- of typebevoegdverklaringen voor éénpiloot vliegtuigen;

2° de bekwaamheidsproeven af te nemen met het oog op de wedergeldigmaking of de hernieuwing van klasse- of typebevoegdverklaringen voor éénpiloot vliegtuigen en voor de wedergeldigmaking van de IR(A),

onder voorbehoud dat de examiner houder is van een professionele vergunning van bestuurder en dat hij ten minste 500 uren heeft uitgevoerd als bestuurder van vliegtuigen.

*Afdeling 7. — Examiner voor de bevoegdverklaring
instrumentvliegen(vliegtuigen)IRE(A)- Voorwaarden/Voorrechten*

Art. 99. De machtiging IRE(A) laat toe de vaardigheidstest af te nemen met het oog op de eerste uitreiking van de IR(A) alsook de bekwaamheidsproeven met het oog op de wedergeldigmaking of de hernieuwing van de IR(A), onder voorbehoud dat de examiner ten minste 2000 vlieguren heeft uitgevoerd als bestuurder van vliegtuigen, waarvan ten minste 450 uren onder IFR, waaronder 250 uren als vlieg instructeur.

*Afdeling 8. — Examiner voor synthetisch vliegen(vliegtuigen) SFE(A)
Voorwaarden/Voorrechten*

Art. 100. De machtiging SFE(A) laat toe in een vluchtnabootser bekwaamheidsproeven af te nemen voor de typebevoegdverklaring en de IR(A) voor meerpiloot vliegtuigen, onder voorbehoud dat de examiner houder is van een ATPL(A), dat hij ten minste 1500 vlieguren heeft uitgevoerd op meerpiloot vliegtuigen en dat hij de voorrechten bezit van een SFI(A).

Section 3. — Délivrance et validité

Art. 95. L'autorisation d'examineur est délivrée par le directeur général de l'administration de l'aéronautique pour une durée maximale de trois ans. Elle peut être renouvelée par le directeur général de l'administration de l'aéronautique pour des périodes d'une même durée s'il le juge nécessaire.

*Section 4. — Examinateur de vol (avions) FE(A)
Conditions/privileges*

Art. 96. L'autorisation FE(A) permet de conduire l'épreuve d'aptitude en vue de la délivrance d'une licence de pilote, ainsi que des qualifications de type ou de classe y associées sous réserve de remplir les conditions suivantes :

1° pour l'épreuve d'aptitude en vue de la délivrance de la PPL(A), avoir effectué au moins 1000 heures de vol en tant que pilote d'avions, y compris au moins 250 heures d'instruction en vol;

2° pour l'épreuve d'aptitude en vue de la délivrance de la CPL(A), avoir effectué au moins 2000 heures de vol en tant que pilote d'avions, y compris au moins 250 heures d'instruction de vol.

*Section 5. — Examinateur de qualification de type
(avions) TRE(A) - Conditions/Privileges*

Art. 97. L'autorisation TRE(A) permet de conduire :

1° l'épreuve d'aptitude en vue de la délivrance de qualifications de type sur avions multipilotes;

2° les contrôles de compétence en vue de la revalidation ou du renouvellement des qualifications de type et de l'IR(A) sur avions multipilotes;

3° l'épreuve d'aptitude en vue de la délivrance de l' ATPL,

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

*Section 6. — Examinateur de qualification de classe (avions) CRE(A)
Conditions/Privileges*

Art. 98. L'autorisation CRE(A) permet de conduire :

1° l'épreuve d'aptitude en vue de délivrance de qualifications de classe et de type sur avions monopilotes;

2° les contrôles de compétence en vue de la revalidation ou du renouvellement de qualifications de classe et de type sur avions monopilotes et de la revalidation de l'IR(A),

sous réserve que l'examineur détienne une licence professionnelle de pilote et qu'il ait effectué au moins 500 heures en tant que pilote d'avions.

*Section 7. — Examinateur de qualification de vol aux instruments
(avions) IRE(A) - Conditions/Privileges*

Art. 99. L'autorisation IRE(A) permet de conduire l'épreuve d'aptitude en vue de la délivrance initiale de l'IR(A) ainsi que les contrôles de compétence en vue de la revalidation ou du renouvellement de l'IR(A) sous réserve que l'examineur ait effectué au moins 2000 heures de vol en tant que pilote d'avions, dont au moins 450 heures en conditions IFR, dont 250 heures en tant qu'instructeur de vol.

*Section 8. — Examinateur de vol synthétique (avions) SFE(A)
Conditions/Privileges*

Art. 100. L'autorisation SFE(A) permet d'effectuer dans un simulateur de vol des contrôles de compétence pour la qualification de type et l'IR(A) sur avions multipilotes, sous réserve que l'examineur détienne une ATPL(A), qu'il ait effectué au moins 1500 heures de vol en tant que pilote d'avions multipilotes et qu'il détienne les privilèges d'un SFI(A).

*Afdeling 9. — Examinator voor vlieg instructeur (vliegtuigen) FIE(A)
Voorwaarden/ Voorrechten*

Art. 101. De machtiging FIE(A) laat toe de vaardigheidstest af te nemen voor de eerste uitreiking alsook de bekwaamheidspoeven voor de wedergeldigmaking of de hernieuwing van de FI(A), onder voorbehoud dat de examinator ten minste 2000 vlieguren heeft uitgevoerd als bestuurder van vliegtuigen, waaronder ten minste 100 uren instructie met het oog op de uitreiking van een FI(A).

HOOFDSTUK 11

*Vereist niveau van theoretische kennis en organisatie
van de theoretische examens voor het bekomen
van de CPL(A), ATPL(A) en IR(A)*

Afdeling 1. — Voorwaarden

Art. 102. De kandidaat voor een CPL(A), ATPL(A) of een IR(A) moet blijk geven van een kennisniveau dat past bij de voorrechten van de vergunning of van de bevoegdverklaring die hij wenst te bekomen, door te slagen voor de betreffende theoretische examens, overeenkomstig de in dit hoofdstuk voorziene procedures en de door de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL vastgestelde beschikkingen.

Afdeling 2. — Programma van de theoretische examens

Art. 103. De kandidaat voor een ATPL(A) moet blijk geven van een kennisniveau dat past bij de voorrechten van deze vergunning met betrekking tot de volgende materies :

- 1° luchtvaartrecht;
- 2° algemene kennis van de luchtvaartuigen;
- 3° vliegprestaties en vluchtplanning;
- 4° menselijke prestaties en beperkingen;
- 5° meteorologie;
- 6° navigatie;
- 7° operationele procedures;
- 8° vluchtprincipes;
- 9° communicatie.

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

Art. 104. De kandidaat voor een CPL(A) moet blijk geven van een kennisniveau dat past bij de voorrechten van deze vergunning met betrekking tot de volgende materies :

- 1° luchtvaartrecht;
- 2° algemene kennis van de luchtvaartuigen;
- 3° vliegprestaties en vluchtplanning;
- 4° menselijke prestaties en beperkingen;
- 5° meteorologie;
- 6° navigatie;
- 7° operationele procedures;
- 8° vluchtprincipes;
- 9° communicatie.

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

Art. 105. De kandidaat voor een IR(A) moet blijk geven van een kennisniveau dat past bij de voorrechten van deze bevoegdverklaring met betrekking tot de volgende materies :

- 1° luchtvaartrecht/ operationele procedures;
- 2° algemene kennis van de luchtvaartuigen;
- 3° vliegprestaties en vluchtplanning;
- 4° menselijke prestaties en beperkingen;
- 5° meteorologie;
- 6° navigatie;
- 7° communicatie.

*Section 9. — Examinateur d'instructeur de vol (avions) FIE(A)
Conditions/Privilèges*

Art. 101. L'autorisation FIE(A) permet de conduire l'épreuve d'aptitude en vue de la délivrance initiale de la FI(A) ainsi que les contrôles de compétence en vue de la revalidation ou du renouvellement de la FI(A), sous réserve que l'examinateur ait effectué au moins 2000 heures de vol en tant que pilote d'avions, dont au moins 100 heures d'instruction en vue de la délivrance d'une FI(A).

CHAPITRE 11

*Niveau de connaissances théoriques requis et organisation
des examens théoriques pour la délivrance
des CPL(A), ATPL(A) et IR(A).*

Section 1. — Conditions

Art. 102. Le candidat à une CPL(A), ATPL(A) ou une IR(A) doit démontrer un niveau de connaissances correspondant aux privilèges de la licence ou de la qualification qu'il veut obtenir, en réussissant les examens théoriques correspondants, conformément aux procédures prévues au présent chapitre, et aux dispositions déterminées par le directeur général de l'administration de l'aéronautique par référence aux dispositions du JAR-FCL.

Section 2. — Programme des examens théoriques

Art. 103. Le candidat à une ATPL(A) doit démontrer un niveau de connaissances correspondant aux privilèges de cette licence, dans les matières suivantes :

- 1° droit aérien;
- 2° connaissance générale des aéronefs;
- 3° performances et préparation des vols;
- 4° performances et limites humaines;
- 5° météorologie;
- 6° navigation;
- 7° procédures opérationnelles;
- 8° principes du vol;
- 9° communications.

La subdivision des matières en différentes épreuves ainsi que le temps imparti pour chaque épreuve sont déterminés par le directeur général de l'administration de l'aéronautique par référence aux dispositions du JAR-FCL.

Art. 104. Le candidat à une CPL(A) doit démontrer un niveau de connaissances correspondant aux privilèges de cette licence dans les matières suivantes :

- 1° droit aérien;
- 2° connaissance générale des aéronefs;
- 3° performances et préparation des vols;
- 4° performances et limites humaines;
- 5° météorologie;
- 6° navigation;
- 7° procédures opérationnelles;
- 8° principes du vol;
- 9° communications.

La subdivision des matières en différentes épreuves ainsi que le temps imparti pour chaque épreuve sont déterminés par le directeur général de l'administration de l'aéronautique par référence aux dispositions du JAR-FCL.

Art. 105. Le candidat à une IR(A) doit démontrer un niveau de connaissance correspondant aux privilèges de cette qualification, dans les matières suivantes :

- 1° droit aérien/procédures opérationnelles;
- 2° connaissance générale des aéronefs;
- 3° performances et préparation des vols;
- 4° performances et limites humaines;
- 5° météorologie;
- 6° navigation;
- 7° communications.

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

Afdeling 3. — Organisatie en slaagcriteria voor de examens

Art. 106. De kandidaat moet het geheel van éénzelfde examen in België afleggen.

Art. 107. § 1. De aanvraag tot deelname aan een examen moet ten laatste dertig dagen vóór de voor de eerste proef van het examen voorziene datum bij de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart 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 van het Bestuur van de Luchtvaart bepaalt met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL op welke manier dit bewijs dient te worden geleverd.

Art. 108. De organisatie en de praktische regeling van de examens worden bepaald door de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL.

Art. 109. § 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(A) de materies in twee delen splitsen. Deze twee delen samen tellen voor één enkele sessie. In dit geval bepaalt de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL de materies die bij ieder deel behoren, alsook het tijdsinterval tussen deze twee delen.

§ 2. De kandidaat die tijdens de initiële sessie voor ten minste de helft van de proeven geslaagd is, is deels geslaagd.

In het geval van een kandidaat voor een ATPL(A) die bij de initiële sessie de materies in twee delen splitst, wordt het al dan niet deels geslaagd zijn bepaald door de som van de proeven waarvoor hij in de twee delen van het examen geslaagd is.

§ 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(A) en de IR(A), en van 18 maanden voor de ATPL(A). Deze termijnen gaan in op het einde van de kalendermaand gedurende dewelke de kandidaat deels was geslaagd.

§ 5. De kandidaat die voor het examen mislukt is en die het nogmaals wil afleggen, volgt voorafgaandelijk een door de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart 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. 110. Is voor een proef geslaagd, de kandidaat die voor deze proef ten minste 75 % van de punten behaalt.

Art. 111. 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. 112. Het slagen voor het theoretisch examen met het oog op de uitreiking van een CPL(A) of van een IR(A) blijft geldig gedurende een periode van 36 maanden te rekenen vanaf de dag van de met succes afgelegde initiële sessie of vanaf de dag dat men deels geslaagd is.

Art. 113. Het slagen voor het theoretisch examen ATPL(A) blijft gelden voor zover :

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

La subdivision des matières en différentes épreuves ainsi que le temps imparti pour chaque épreuve sont déterminés par le directeur général de l'administration de l'aéronautique par référence aux dispositions du JAR-FCL.

Section 3. — Organisation et critères de réussite des examens

Art. 106. Le candidat doit présenter la totalité d'un même examen en Belgique.

Art. 107. § 1^{er}. La demande de participation à un examen doit parvenir auprès du directeur général de l'administration de l'aéronautique, au plus tard trente 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 de l'administration de l'aéronautique détermine ces moyens de justification par référence aux dispositions du JAR-FCL.

Art. 108. L'organisation et les conditions pratiques des examens sont déterminées par le directeur général de l'administration de l'aéronautique par référence aux dispositions du JAR-FCL.

Art. 109. § 1^{er}. Le candidat présente initialement toutes les matières d'un examen en une seule fois.

Toutefois, le candidat qui présente initialement l'examen en vue de l'obtention de l'ATPL(A) peut scinder les matières en deux parties. Ces deux parties comptent ensemble pour une présentation unique. Dans ce cas, le directeur général de l'administration d'aéronautique détermine par référence aux dispositions du JAR-FCL les matières attachées à chaque partie, ainsi que l'intervalle de temps entre ces deux parties.

§ 2. Le candidat qui a réussi au moins la moitié des épreuves lors de la présentation initiale obtient une réussite partielle.

Dans le cas du candidat à une ATPL(A) qui scinde les matières en deux parties lors de la présentation initiale, la réussite partielle est déterminée par la somme des épreuves réussies au cours des deux parties de l'examen.

§ 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(A) et l'IR(A), et de 18 mois pour l'ATPL(A). Ces délais sont calculés à partir de la fin du mois calendaire au cours duquel le candidat a obtenu une réussite partielle.

§ 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 de l'administration de l'aéronautique 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. 110. A réussi une épreuve, le candidat qui obtient au moins 75 % des points prévus pour cette épreuve.

Art. 111. 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. 112. La réussite de l'examen théorique en vue de la délivrance d'une CPL(A) ou d'une IR(A) est valable pendant une période de 36 mois à compter du jour de la réussite lors de la présentation initiale de l'examen, ou du jour de la réussite partielle.

Art. 113. La réussite de l'examen théorique ATPL (A) reste valable pour autant que le candidat :

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

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

HOOFDSTUK 12. — *Overgangsmaatregelen*

Art. 114. Elke opleiding ontvangen na 8 oktober 1996 die voldoet aan alle voorwaarden van dit besluit, wordt aanvaard voor de uitreiking van een vergunning of een bevoegdverklaring overeenkomstig dit besluit.

Art. 115. Het ministerieel besluit van 23 juni 1969 houdende regeling van de burgerlijke vergunningen van bestuurder van vliegtuigen gewijzigd door de ministeriële besluiten van 4 januari 1974, 23 maart 1978, 19 januari 1979, 12 september 1985, 3 oktober 1988, 26 juni 1990, 8 januari 1998 en 12 februari 1999 wordt opgeheven.

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

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

— de vergunning van privaat bestuurder die toelaat vluchten naar het buitenland uit te voeren;

— de vergunning van beroepsbestuurder;

— de vergunning van lijnbestuurder, en

— de vergunning van beroepsbestuurder eerste klasse;

2° tot 30 juni 2003 voor de voorwaarden voor de uitreiking van alle vergunningen onder voorbehoud van de bepaling voorzien in artikel 116, § 1;

3° tot 30 juni 2003 voor de voorwaarden voor de hernieuwing van :

— de vergunning van privaat bestuurder,

— de beperkte vergunning van beroepsbestuurder;

4° tot 30 juni 2005 voor de voorrechten verleend door alle vergunningen.

Art. 116. § 1. Tot 30 juni 2003 kan een vergunning of een bevoegdverklaring worden uitgereikt op grond van het voormelde ministerieel besluit van 23 juni 1969 van bestuurder van vliegtuigen, op voorwaarde dat de aanvrager zijn opleiding heeft aangevat voor de dag van het inwerking treden van dit besluit en dat hij voldoet aan de voorwaarden bepaald in het voornoemde besluit van 23 juni 1969.

§ 2. Vanaf 1 januari 2001 worden de vergunningen en bevoegdverklaringen die in overeenstemming zijn met bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago, en die uitgereikt werden hetzij voor 1 juli 1999 op grond van het voormelde ministerieel besluit van 23 juni 1969, hetzij overeenkomstig 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 30 juni 2005.

§ 3. De houder van een vergunning die in overeenstemming is met bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago, en uitgereikt werd hetzij voor de dag van het inwerking treden van dit besluit op grond van het voormelde ministerieel besluit van 23 juni 1969, hetzij overeenkomstig paragraaf 1, kan, tot 30 juni 2005, een gelijkwaardige vergunning bekomen die beantwoordt aan de JAR-FCL normen en die de voorrechten van de betreffende vergunning uitbreidt tot de andere JAA-Lidstaten.

Voor het bekomen van een dergelijke vergunning dient de houder te voldoen aan de door de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL vastgestelde voorwaarden.

§ 4. Vanaf 1 juli 2005 zijn de in paragraaf 2 vermelde vergunningen en bevoegdverklaringen niet meer geldig.

Art. 117. De directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart kan sommige personen die voorkomen op de in artikel 40 van het voormelde ministerieel besluit van 23 juni 1969 bedoelde lijst machtigen als examiner 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 van het Bestuur van de Luchtvaart met verwijzing naar de bepalingen van de JAR-FCL.

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

CHAPITRE 12. — *Dispositions transitoires*

Art. 114. Toute formation reçue après le 8 octobre 1996 qui satisfait à toutes les conditions du présent arrêté est acceptée pour la délivrance d'une licence ou d'une qualification selon le présent arrêté.

Art. 115. L'arrêté ministériel du 23 juin 1969 portant réglementation des licences civiles de pilote d'avions modifié par les arrêtés ministériels des 4 janvier 1974, 23 mars 1978, 19 janvier 1979, 12 septembre 1985, 3 octobre 1988, 26 juin 1990, 8 janvier 1998 et 12 février 1999 est abrogé.

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

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

— la licence de pilote privé permettant d'effectuer des vols à l'étranger;

— la licence de pilote professionnel;

— la licence de pilote de ligne, et

— la licence de pilote professionnel de première classe;

2° jusqu'au 30 juin 2003 pour les conditions de délivrance de toutes les licences sous réserve de la disposition prévue à l'article 116, § 1^{er};

3° jusqu'au 30 juin 2003 pour les conditions de renouvellement de :

— la licence de pilote privé, et

— la licence restreinte de pilote professionnel;

4° jusqu'au 30 juin 2005 pour les privilèges accordés par toutes les licences.

Art. 116. § 1^{er}. Jusqu'au 30 juin 2003 une licence ou une qualification peut être délivrée sur base de l'arrêté ministériel du 23 juin 1969 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 du 23 juin 1969 précité.

§ 2. A partir du 1^{er} janvier 2001, les licences et qualifications conformes à l'annexe 1 à la Convention de Chicago et délivrées soit avant le 1^{er} juillet 1999 sur base de l'arrêté ministériel du 23 juin 1969 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 30 juin 2005.

§ 3. Le titulaire d'une licence conforme à l'annexe 1 à la Convention de Chicago et délivrée soit avant le jour de l'entrée en vigueur du présent arrêté sur base de l'arrêté ministériel du 23 juin 1969 précité, soit conformément au paragraphe 1, peut obtenir jusqu'au 30 juin 2005 une licence équivalente répondant aux normes JAR-FCL, et qui étend les privilèges de la licence détenue aux autres Etats membres des JAA.

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

§ 4. A partir du 1^{er} juillet 2005, les licences et qualifications visées au paragraphe 2 ne seront plus valables.

Art. 117. Le directeur général de l'administration de l'aéronautique peut autoriser certaines personnes figurant sur la liste des personnes visée à l'article 40 de l'arrêté ministériel du 23 juin 1969 précité comme examinateur 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 de l'administration de l'aéronautique par référence aux dispositions du JAR-FCL.

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

Art. 118. Dit besluit treedt in werking op de eerste dag van de tweede maand die volgt op de bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad*.

Art. 119. Onze Minister van Mobiliteit en Vervoer is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 10 januari 2000.

ALBERT

Van Koningswege :
De Vice-Eerste Minister
en Minister van Mobiliteit en Vervoer,
Mevr. I. DURANT

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

Art. 118. Le présent arrêté entre en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suit sa publication au *Moniteur belge*.

Art. 119. Notre Ministre de la Mobilité et des Transports est chargée de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 10 janvier 2000.

ALBERT

Par le Roi :
La Vice-Premier Ministre
et Ministre de la Mobilité et des Transports,
Mme I. DURANT

MINISTERIE VAN FINANCIËN

N. 2000 — 577

[2000/03082]

4 FEBRUARI 2000. — Koninklijk besluit waarbij het Amortisatiefonds van de leningen voor de sociale huisvesting gemachtigd wordt onder Staatswaarborg leningen aan te gaan ten belope van een totaal werkelijk bedrag van 500 miljoen euro

ALBERT II, Koning der Belgen,
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op het koninklijk besluit nr. 510 van 5 februari 1987 betreffende de toe te kennen Staatswaarborg aan de herfinancieringsleningen uit te geven door de Nationale Maatschappij voor de Huisvesting en door de Nationale Landmaatschappij of door de nieuwe instelling die hun verbintenissen overnemen;

Gelet op de overeenkomst van 1 juni 1994 tussen de federale regering, de Vlaamse regering, de Waalse Gewestregering en de Regering van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest betreffende de regeling van de schulden van het verleden en de ermede verband houdende lasten inzake sociale huisvesting, bekrachtigd bij artikel 1 van de wet van 22 maart 1995;

Op de voordracht van onze Minister van Financiën,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. Het Amortisatiefonds van de leningen voor de sociale huisvesting wordt gemachtigd leningen aan te gaan ten belope van een totaal werkelijk bedrag van 500 miljoen euro.

De voorwaarden van deze leningen worden voorafgaandelijk goedgekeurd door Onze Minister van Financiën.

Art. 2. De Staatswaarborg wordt gehecht aan de betaling van de interesten alsmede aan de terugbetaling van het nominaal bedrag van deze leningen.

Indien het Amortisatiefonds van de leningen één of meerdere swapverrichtingen afsluit in euro, dan genieten deze verbintenissen die aldus door het Amortisatiefonds van de leningen voor de sociale huisvesting werden aangegaan, mits de voorafgaandelijke goedkeuring van de Minister van Financiën, eveneens de Staatswaarborg.

Art. 3. Dit besluit treedt in werking op 1 februari 2000.

Art. 4. Onze Minister van Financiën is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 4 februari 2000.

ALBERT

Van Koningswege :
De Minister van Financiën,
D. REYNDERS

MINISTERE DES FINANCES

F. 2000 — 577

[2000/03082]

4 FEVRIER 2000. — Arrêté royal autorisant le Fonds d'amortissement des emprunts du logement social à contracter sous la garantie de l'Etat des emprunts à concurrence d'un montant effectif total de 500 millions d'euros

ALBERT II, Roi des Belges,
A tous, présents et à venir, Salut.

Vu l'arrêté royal n° 510 du 5 février 1987 relatif à la garantie de l'Etat à accorder aux emprunts de refinancement à émettre par la Société nationale du logement et par la Société nationale terrienne ou par le nouvel organisme qui reprendrait leurs obligations;

Vu la convention du 1^{er} juin 1994 conclue entre le Gouvernement fédéral, le Gouvernement flamand, le Gouvernement régional wallon et le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, relative au règlement des dettes du passé et charges s'y rapportant en matière de logement social, entérinée par l'article 1^{er} de la loi du 22 mars 1995;

Sur la proposition de Notre Ministre des Finances,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. Le Fonds d'amortissement des emprunts du logement social est autorisé à contracter des emprunts à concurrence d'un montant effectif total de 500 millions d'euros.

Les conditions de ces emprunts seront préalablement approuvées par Notre Ministre des Finances.

Art. 2. La garantie de l'Etat est attachée au paiement des intérêts ainsi qu'au remboursement du montant nominal de ces emprunts.

Si le Fonds d'amortissement des emprunts du logement social conclut sur ces emprunts une ou plusieurs opérations de swap en euros, ces engagements ainsi contractés par le Fonds d'amortissement des emprunts du logement social bénéficient également de la garantie de l'Etat, moyennant l'approbation préalable du Ministre des Finances.

Art. 3. Le présent arrêté entre en vigueur le 1^{er} février 2000.

Art. 4. Notre Ministre des Finances est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles le 4 février 2000.

ALBERT

Par le Roi :
Le Ministre des Finances,
D. REYNDERS