



KONINKRIJK BELGIE
FEDERALE OVERHEIDSDIENST
MOBILITEIT EN VERVOER

Luchtvaart

CIRCULAIRE

CIR/OPS-17

Datum **09/03**

Uitgave : **2**

Betreft :

Samenstelling van de bemanning, in het bijzonder bij vluchten met uitgebreide bemanning.

Ref. :

Circulaire betreffende de toepassing van §§ 3.2.1 "Stuurpersoneel", 3.3 "Opleiding en onderzoek naar bekwaamheid" en 3.4 "Werk- en rusttijden van de leden van het stuurpersoneel" van het ministerieel besluit van 13 februari 1970 houdende reglement waarbij de technische maatregelen vastgesteld worden die moeten genomen worden voor de exploitatie van de vliegtuigen in het handelsluchtvervoer, met een hoogst toegelaten totaal gewicht van 5.700 kg en meer.

De 2^{de} uitgave bevat

De Directeur-generaal,

E. VAN NUFFEL

5 blz. gedagtekend : **09/03**

I. INLEIDING

I.1. Deze circulaire heeft tot doel, in toepassing van het ministerieel besluit van 13 februari 1970 houdende reglement waarbij de technische maatregelen vastgesteld worden die moeten genomen worden voor de exploitatie van de vliegtuigen in het handelsluchtvervoer, met een hoogst toegelaten totaal gewicht van 5.700 kg en meer, een nadere omschrijving te geven van sommige verplichtingen die op de exploitant en/of op het hoofd van de afdeling verrichtingen rusten evenals van sommige voorwaarden waaraan het stuurpersoneel dient te voldoen, in het bijzonder bij vluchten met uitgebreide bemanning

I.2. Deze circulaire vervalt automatisch op 31 december 2003 om middernacht. Vanaf 1 januari 2004 zijn de voorschriften van "appendix 1 to JAR-OPS 1.940 In-flight relief of flightcrew members" van toepassing.

I.3. Deze circulaire is niet van toepassing op de exploitanten die de vermelding "Conform aan de vereisten van JAR-OPS 1" aangevraagd en/of verkregen hebben, overeenkomstig met de vereisten van het Koninklijk Besluit van 25 juni 2001, waarin de voorwaarden bepaald zijn om de vermelding "Conform aan de vereisten van JAR-OPS 1" of "Conform aan de vereisten van JAR-OPS 3" op het certificaat van de luchtvaart transporteur.

II. DEFINITIES

II.1. *Vliegtuigbestuurder die voor de functie van gezagvoerder in aanmerking komt:*

Vliegtuigbestuurder die, voor het beschouwde vliegtuigtype, alle voorwaarden vervult om te kunnen aangeduid worden als gezagvoerder en die deel uitmaakt van de vliegtuigbestuurders van de onderneming die werden uitgekozen door het hoofd van de afdeling verrichtingen van de onderneming om deze functie uit te oefenen.

II.2. *Vliegtuigbestuurder gezagvoerder :*

Vliegtuigbestuurder die voor de functie van gezagvoerder in aanmerking komt en aangeduid werd door het hoofd van de afdeling verrichtingen van de onderneming als gezagvoerder voor de beschouwde vlucht, in toepassing van § 2.5 alinea 3 van het ministerieel besluit van 13 februari 1970 houdende reglement waarbij de technische maatregelen worden vastgesteld die moeten genomen worden voor de exploitatie van de vliegtuigen in het handels-luchtvervoer met een hoogst toegelaten totaalgewicht van 5.700 kg en meer.

II.3. *Vlucht met uitgebreide bemanning :*

Vlucht die bestaat uit een hoger aantal bemanningsleden als aangewezen door het vluchthandboek. Het aantal bemanningsleden wordt uitgebreid met als doel elk bemanningslid toe te laten zijn/haar post te verlaten om uit te rusten, en tijdens de rusttijd te vervangen door een ander passend gekwalificeerd bemanningslid.

III. ALGEMENE REGEL

III.1. Behalve de voorwaarden van het M.B. die in I hierboven worden herhaald, en behalve bij onbekwaamheid van de gezagvoerder, moet een vliegtuigbestuurder die voor de functie van gezagvoerder in aanmerking komt, gedurende de opstijgingfase, de stijgtijd en gedurende de naderings en landingsfase, een zitplaats in de stuurhut bezetten van waaruit hij onmiddellijk alle voornaamste stuurvlakken kan bedienen.

III.2. De methode van toezicht, voorzien in art. 16.3°.2. van het M.B. van 23 juni 1969, houdende regeling van de burgerlijke vergunningen voor bestuurders van vliegtuigen, kan de aanwezigheid van een medebestuurder, die zijn opleiding als gezagvoerder krijgt, toelaten op de zitplaats van de gezagvoerder waarvan sprake onder III.1 hierboven onder de, door de methode van toezicht, toegelaten voorwaarden. Het ministerieel besluit van 23 juni 1969 vervalt door het ontstaan van de overgangsperiode verduidelijkt door het K.B. van 10 januari 2000 dat de burgerlijke vergunningen voor bestuurders van vliegtuigen reglementeert.

IV. VLUCHTEN MET UITGEBREIDE BEMANNING

IV.1. Bij vluchten met uitgebreide bemanning mag de zitplaats van de gezagvoerder waarvan sprake onder III.1 hierboven bezet worden door :

- hetzij, een vliegtuigbestuurder die voor de functie van gezagvoerder in aanmerking komt,
- hetzij, op vliegniveau 200 en daarboven, door een vliegtuigbestuurder, "aflossende piloot in kruis-vlucht" genoemd, die beantwoordt aan de volgende voorwaarden.

IV.1.1. Voorwaarden om toegelaten te worden tot de opleiding als aflossende piloot in kruisvlucht :

IV.1.1.1. houder zijn van een geldige vergunning van beroepsvliegtuigbestuurder met de geldige bevoegd-verklaring IFR en de geldige bevoegdverklaring als medebestuurder voor het beschouwde vliegtuigtype;

IV.1.1.2. geslaagd zijn voor het examen over de algemene kennis, voorzien bij § A.I van de bijlage IV van het ministerieel besluit van 23 juni 1969 houdende regeling van de burgerlijke vergunningen van bestuurder van vliegtuigen;

IV.1.1.3. een ervaring hebben van tenminste 1300 vlieguren in totaal, waarvan 500 uren met vliegtuigen met meerkoppige bemanning die "JAR/FAR 25" of "JAR/FAR 23 commuter category" of volgens een gelijkwaardige code gecertificeerd zijn en 150 uren op het beschouwde vliegtuigtype.

IV.1.2. **IV.1.2** Voorwaarden betreffende de opleiding als aflossende piloot in kruisvlucht :

IV.1.2.1. Opgeleid worden door de exploitant als medebestuurder voor het beschouwde vliegtuigtype in overeenstemming met een door het DGLV goedgekeurd programma;

IV.1.2.2. een aanvullende opleiding gekregen hebben waarvan het programma goedgekeurd is door het DGLV (zie voorbeeld van het programma in bijlage).

IV.2. Een deel van het opleidingsprogramma, bedoeld in punt IV.1.2.2 hierboven, zal bij elk onderzoek naar bekwaamheid (**hernomen**) herbekeken worden (minimum twee maal binnen een periode van twaalf maand) zodat het programma om de twee jaar in zijn geheel hernomen wordt.

IV.3. De exploitant zal een syllabus opstellen over het opleidingsprogramma bedoeld in punt IV.1.2.2 hierboven, die deel zal uit maken van het opleidingshandboek.

IV.4. Bij de opleiding van de vliegtuigbestuurders zal rekening gehouden worden met de noodzaak om zowel te besturen van uit de linker- als de rechterzitplaats.

IV.5. De controles zullen worden uitgevoerd door een hoofdvliegtuigbestuurder of door elke andere instructeur van de onderneming, voor zover hij de nodige bevoegdverklaring bezit als instructeur op het beschouwde type, of door een persoon aangeduid door de Directeur Generaal van het DGLV.

IV.6. De door de exploitant aangeduide gezagvoerder behoudt de verantwoordelijkheid van de volledige vlucht, zelfs indien zijn zitplaats in de stuurhut bezet is door een andere vliegtuigbestuurder.

IV.7. Wanneer de gezagvoerder de zitplaats waarvan sprake onder III.1 hierboven verlaat, zal hij aan de piloot die hem vervangt, de richtlijnen verstrekken over de omstandigheden waarbij zijn tussenkomst dient ingeroepen te worden.

IV.8. De exploitant zal de te volgen procedures van het in vlucht vervangen van bemanningsleden vaststellen. De exploitant zal richtlijnen verstrekken in verband met de inlichtingen over de omstandigheden en het verloop van de vlucht die schriftelijk vermeld dienen te worden (principe van het logboek).

IV.9. Enkel de vliegtuigbestuurders van wie de aan de vergunning verbonden voorrechten het toelaten de functie van gezagvoerder uit te oefenen in het handelsluchtvervoer en op het beschouwde vliegtuigtype, mogen hun vliegreun als gezagvoerder inschrijven.

IV.10. Ongeacht § IV.6. hierboven en behoudens noodtoestanden, is het de aangewezen bemanningsleden niet toegelaten een functie uit te oefenen gedurende hun rusttijd in vlucht.

Bijlage aan de circulaire CIR/OPS-17

Voorbeeld van een aanvullend opleidingsprogramma als aflossende piloot in kruisvlucht

1. Een theoretische herhaling en oefeningen betreffende:
de meteorologie en de klimatologie;
de prestaties;
de vluchtplanning;
de bijzondere verrichtingen (ETOPS, MNPS, RVSM enz...).
2. Het operationeel standpunt zal uitgelegd worden en vraag- antwoord zittingen zullen toelaten dat problemen worden hernomen en opgehelderd.
3. Een seminarie gewijd aan CRM (crew resource management) gevolgd door een sessie van voorbeelden op de simulator, samengesteld uit oefeningen LOFT (type opleiding lijnvluchten) toegespitst op de volgende punten :
 - verlenen van volmacht en toewijzing van verantwoordelijkheden
 - vaststelling van prioriteiten
 - toezicht en controle
 - verwerving en exploitatie van de informatie
 - vermijden en voorkomen van omleidingen
 - omgang en houding van het gezag.

Deze sessie moet geen specifieke oefeningen voor een bepaald vliegtuigtype omvatten maar moet, in de mate van het mogelijke, de kandidaat toelaten op het seminarie ontwikkelde concepten te herontdekken;

4. Een simulatorsessie LOFT, gewijd aan noodtoestanden in kruisvlucht en eigen aan het vliegtuigtype :
 - navigatieproblemen
 - uitvallen van een of meerdere motoren
 - drukproblemen
 - vuur in de cabine of in het cargocompartiment
 - technische problemen met de brandstof
 - verlies van communicatiemiddelen
 - uitwijken tijdens de kruisvlucht

Het scenario zal gebaseerd zijn op een lange afstandsvlucht en zal maximum drie problemen bevatten. Bijzondere aandacht zal besteed worden aan de debriefing.

5. Een controle op simulator bestaande uit LOFT oefeningen. De problemen die geen deel uitmaken van het scenario van de sessie voorzien onder 4 hierboven zullen tijdens deze controle worden behandeld.
6. De kandidaat zal onderworpen worden aan een finale controle in lijn.