



AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA METEOROLOGIE

N° 00614.../ANACIM/DG

Dakar, le 09 MARS 2016

Analyse : Décision portant publication du Règlement Aéronautique du Sénégal n°1 (RAS 01) édition 1 : Licences du personnel

Le Directeur Général ;

- Vu la Constitution ;
- Vu la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale
- Vu la loi 2015-10 du 04 mai 2015 portant code de l'aviation civile ;
- Vu le décret n° 2011-1055 du 28 juillet 2011 portant création et fixant les règles d'organisation et de fonctionnement de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie (ANACIM), modifié par le décret n° 2015-981 du 10 juillet 2015;
- Vu le décret 2013-560 du 18 avril 2013 portant nomination du Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie ;
- Vu le décret n°2015-1968 du 21 décembre 2015 fixant le cadre de supervision de la sécurité de l'aviation civile au Sénégal ;
- Vu l'arrêté n°03038/MTTA/ANACIM/DG du 29 février 2016 portant approbation des Règlements aéronautiques du Sénégal (RAS) ;
- Vu la décision n°002211/ANACIM/DG du 31 décembre 2015 portant création de la Commission d'Amendement des Règlements Aéronautiques du Sénégal ;
- Vu la décision n°002212/ANACIM/DG du 31 décembre 2015 portant nomination des membres de la Commission d'Amendement des Règlements Aéronautiques du Sénégal (CARAS);
- Vu la décision n°002213/ANACIM/DG du 31 décembre 2015 portant nomination des membres de groupes d'Experts de l'Aviation Civile;
- Vu la décision n° 000069/ANACIM/DG/ du 12 janvier 2016 portant approbation de la troisième édition des procédures d'élaboration, d'adoption et d'amendement des Règlements Aéronautiques du Sénégal et documents associés;

DECIDE :

Article premier : En application des dispositions de l'article 3 de l'arrêté n°03038/MTTA/ANACIM/DG du 29 février 2016 portant approbation des Règlements aéronautiques du Sénégal (RAS), est publié le Règlement aéronautique du Sénégal n°1 (RAS 01) édition 1 : Licences du personnel

Ledit règlement peut être consulté sur le site internet de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie (www.anacim.sn).

Article 2 : Le personnel aéronautique et les exploitants de l'aviation civile concernés sont tenus au strict respect des dispositions dudit Règlement.

Article 3 : Les matières non visées par le Règlement, objet de la présente décision, restent régies par les dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

.../...

Article 4 : Les dispositions du Règlement sont amendées à chaque fois que de besoin, conformément aux procédures d'élaboration, d'adoption et d'amendement des Règlements Aéronautiques et documents associés.

Article 5 : Les dispositions du Règlement approuvé entrent en vigueur à compter de la date de signature de la présente décision. Elles sont applicables à partir du 25 avril 2016.

Lesdites dispositions abrogent et remplacent toutes dispositions antérieures d'effet contraire, notamment, le règlement publié par la décision n°0006029/ANACIM/DG/DTA/DNOL du 12 mars 2014 portant adoption du Règlement Aéronautique du Sénégal n°1 (RAS 01) : Licences du Personnel Aéronautique.

Article 6 : Le Directeur de la Navigation Aérienne et des Aéroports, le Directeur de la Sécurité des Vols, le Directeur du Transport Aérien, le Directeur de la Sécurité et de la Facilitation sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'application de la présente décision qui sera publiée partout où besoin sera.



Maguèye Marame NDAO



AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA METEOROLOGIE

N° 001819/ANACIM/DG

Dakar, le 13 JUIL 2016

Analyse : Décision portant amendement des Règlements aéronautiques du Sénégal n°1 et n°6

Le Directeur Général ;

- Vu la Constitution ;
- Vu la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale ;
- Vu la loi 2015-10 du 04 mai 2015 portant Code de l'aviation civile ;
- Vu le décret n°2011-1055 du 28 juillet 2011 portant création et fixant les règles d'organisation et de fonctionnement de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie (ANACIM), modifié par le décret n° 2015-981 du 10 juillet 2015;
- Vu le décret n°2013-560 du 18 avril 2013 portant nomination du Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie ;
- Vu le décret n°2015-1968 du 21 décembre 2015 fixant le cadre de supervision de la sécurité de l'aviation civile au Sénégal ;
- Vu l'arrêté n°03038/MTTA/ANACIM/DG du 29 février 2016 portant approbation des Règlements Aéronautiques du Sénégal (RAS) ;
- Vu la décision n°002211/ANACIM/DG du 31 décembre 2015 portant création de la Commission d'Amendement des Règlements Aéronautiques du Sénégal (CARAS) ;
- Vu la décision n°002212/ANACIM/DG du 31 décembre 2015 portant nomination des membres de la Commission d'Amendement des Règlements Aéronautiques du Sénégal ;
- Vu la décision n°002213/ANACIM/DG du 31 décembre 2015 portant nomination des membres de groupes d'experts de l'Aviation Civile;
- Vu la décision n° 000069/ANACIM/DG du 12 janvier 2016 portant approbation de la Troisième édition des procédures d'élaboration, d'adoption et d'amendement des Règlements Aéronautiques du Sénégal et documents associés,

DECIDE :

Article premier. - Il est apporté des amendements aux Règlements Aéronautiques du Sénégal (RAS) n°1 "Licences du Personnel" et n°6 "Exploitation technique des aéronefs".

.../...

Les dits règlements amendés sont consultables sur le site internet www.anacim.sn de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie.

Article 2. - Les amendements apportés au RAS n°1 sont relatifs :

- à la formation des équipages de conduite prévue dans la nouvelle Annexe 1 intitulée " Programmes de formation des équipages de conduite " ;
- au renouvellement de la licence de technicien de maintenance d'aéronefs déterminée par l'Appendice 10.

Article 3. - Les amendements relatifs au RAS n°6 portent sur :

- l'Assistance en escale par l'introduction de nouvelles dispositions dans l'Annexe 2 intitulée « Opérateurs d'Assistance en escale » ;
- la Certification des exploitants aériens avec de nouvelles mesures prévues par l'Annexe 3 intitulée : « Certification des exploitants aériens » ;
- la codification du formulaire de PEA (chapitre 2 et 3 de l'Appendice 6).

Article 4. - Le Directeur de la Sécurité des Vols est chargé de l'application de la présente décision qui prend effet à compter de sa date de signature.



Maguèye Marame NDAO



AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA METEOROLOGIE

0028981

N°...../ANACIM/DG

Dakar, le

07 NOV 2016

Analyse : Décision portant amendements des Règlements Aéronautiques du Sénégal n°1 et n°6

Le Directeur Général ;

- Vu la Constitution ;
- Vu la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale
- Vu la loi 2015-10 du 04 mai 2015 portant code de l'aviation civile ;
- Vu le décret n° 2011-1055 du 28 juillet 2011 portant création et fixant les règles d'organisation et de fonctionnement de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie (ANACIM), modifié par le décret n° 2015-981 du 10 juillet 2015;
- Vu le décret 2013-560 du 18 avril 2013 portant nomination du Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie ;
- Vu le décret n°2015-1968 du 21 décembre 2015 fixant le cadre de supervision de la sécurité de l'aviation civile au Sénégal ;
- Vu l'arrêté n°03038/MTTA/ANACIM/DG du 29 février 2016 portant approbation des Règlements aéronautiques du Sénégal (RAS) ;
- Vu la décision n°002211/ANACIM/DG du 31 décembre 2015 portant création de la Commission d'Amendement des Règlements Aéronautiques du Sénégal ;
- Vu la décision n°002212/ANACIM/DG du 31 décembre 2015 portant nomination des membres de la Commission d'Amendement des Règlements Aéronautiques du Sénégal (CARAS);
- Vu la décision n°002213/ANACIM/DG du 31 décembre 2015 portant nomination des membres de groupes d'Experts de l'Aviation Civile;
- Vu la décision n° 000069/ANACIM/DG/ du 12 janvier 2016 portant approbation de la troisième édition des procédures d'élaboration, d'adoption et d'amendement des Règlements Aéronautiques du Sénégal et documents associés;
- Vu le rapport de la CARAS suite à la session du mercredi 26 octobre 2016;

DECIDE :

Article premier. - Le Règlement Aéronautique du Sénégal n°1 (Licences du Personnel) et le Règlement Aéronautique du Sénégal n°6 (Exploitation Technique des Aéronefs) sont amendés conformément aux articles suivants.

Lesdits règlements amendés peuvent être consultés sur le site internet de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie (www.anacim.sn).

Article 2. - Les amendements suivants sont apportés au RAS 01 – Licences du Personnel :

- Rajout de nouvelles dispositions relatives à la formation des techniciens de maintenance d'aéronefs dans la nouvelle Annexe 2 au RAS 01 intitulée « Programme de formation des Techniciens de Maintenance d'Aéronefs »



AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA METEOROLOGIE

Article 3. - Les amendements suivants sont apportés au RAS 06 – Exploitation Technique des Aéronefs :

- Rajout de nouvelles dispositions relatives au travail aérien dans la nouvelle Annexe 4 au RAS 06 intitulée « Travail Aérien »

Article 4. - Le Directeur de la Sécurité des Vols est chargé de l'application de la présente décision qui prend effet à compter de sa date de signature et sera publiée partout où besoin sera.

Maguèye Marame NDAO



N° 02339 /ANACIM/DG

Dakar, le 28 AOUT 2017

Analyse : Décision portant amendement et publication du Règlement Aéronautique du Sénégal n° 1 relatif aux licences du Personnel Aéronautique (RAS 01)

Le Directeur Général ;

- Vu la Constitution ;
 - Vu la Convention de Chicago du 07 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale et ses annexes ;
 - Vu la loi 2015-10 du 04 mai 2015 portant code de l'aviation civile ;
 - Vu le décret n° 2011-1055 du 28 juillet 2011 portant création et fixant les règles d'organisation et de fonctionnement de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie (ANACIM), modifié par le décret n° 2015-981 du 10 juillet 2015 en son article premier;
 - Vu le décret 2013-560 du 18 avril 2013 portant nomination du Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie ;
 - Vu le décret n°2015-1968 du 21 décembre 2015 fixant le cadre de supervision de la sécurité de l'aviation civile au Sénégal ;
 - Vu l'arrêté n°03038/MTTA/ANACIM/DG du 29 février 2016 portant approbation des Règlements aéronautiques du Sénégal (RAS) ;
 - Vu la décision n°002211/ANACIM/DG du 31 décembre 2015 portant création de la Commission d'Amendement des Règlements Aéronautiques du Sénégal ;
 - Vu la décision n°002212/ANACIM/DG du 31 décembre 2015 portant nomination des membres de la Commission d'Amendement des Règlements Aéronautiques du Sénégal (CARAS);
 - Vu la décision n°002213/ANACIM/DG du 31 décembre 2015 portant nomination des membres de groupes d'Experts de l'Aviation Civile;
 - Vu la décision n° 000069/ANACIM/DG/ du 12 janvier 2016 portant approbation de la troisième édition des procédures d'élaboration, d'adoption et d'amendement des Règlements Aéronautiques du Sénégal et documents associés;
- Sur le rapport de la CARAS du 11 Août 2017

DECIDE :

Article premier : Le Règlement Aéronautique du Sénégal n°1 relatif aux licences du Personnel Aéronautique (RAS 01) est amendé conformément aux dispositions de l'article 2.

Ledit règlement amendé est publié et peut être consulté sur le site internet de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie (www.anacim.sn).

Article 2 : Les amendements suivants sont apportés au RAS 01- Licences du Personnel Aéronautique :

- Intégration de l'amendement 173 de l'OACI ;
- Intégration de l'amendement 174 de l'OACI ;
- Modifications de l'appendice 2 relatif aux Organismes de Formation Agréés (OFA) ;
- Rajout, à l'appendice 7 au RAS 01, de dispositions relatives à la validation et à la conversion de licence étrangère du Personnel Navigant de Cabine (PNC) ;
- Rajout, à l'appendice 7 au RAS 01, de dispositions relatives à la validation et à la conversion de licence étrangère des Techniciens de Maintenance des aéronefs (TMA) ;
- Rajout des dispositions relatives aux Instructeurs et Examineurs du Personnel Navigant de Cabine (PNC) ;
- Rajout des dispositions relatives aux conditions de délivrance du Brevet de Sécurité et Sauvetage (BSS) et d'acceptation du BSS étranger.

Article 3 : Le Directeur de la Sécurité des Vols est chargé de l'application de la présente décision qui prend effet à compter de sa date de signature et sera publiée partout où besoin sera.



Maguëye Marame NDAO



Dakar, le 27 OCT 2017

Analyse : Décision portant amendement des Règlements Aéronautiques du Sénégal (RAS) n°06 Exploitation technique des aéronefs, n°18 Sécurité du Transport Aérien des Marchandises Dangereuses et n°01 Licence du Personnel

Le Directeur Général ;

- Vu la Constitution ;
- Vu la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale
- Vu la loi 2015-10 du 04 mai 2015 portant code de l'aviation civile ;
- Vu le décret n° 2011-1055 du 28 juillet 2011 portant création et fixant les règles d'organisation et de fonctionnement de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie (ANACIM), modifié par le décret n° 2015-981 du 10 juillet 2015 en son article premier;
- Vu le décret 2013-560 du 18 avril 2013 portant nomination du Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie ;
- Vu le décret n°2015-1968 du 21 décembre 2015 fixant le cadre de supervision de la sécurité de l'aviation civile au Sénégal ;
- Vu l'arrêté n°03038/MTTA/ANACIM/DG du 29 février 2016 portant approbation des Règlements aéronautiques du Sénégal (RAS) ;
- Vu la décision n°002211/ANACIM/DG du 31 décembre 2015 portant création de la Commission d'Amendement des Règlements Aéronautiques du Sénégal ;
- Vu la décision n°002212/ANACIM/DG du 31 décembre 2015 portant nomination des membres de la Commission d'Amendement des Règlements Aéronautiques du Sénégal (CARAS);
- Vu la décision n°002213/ANACIM/DG du 31 décembre 2015 portant nomination des membres de groupes d'Experts de l'Aviation Civile;
- Vu la décision n° 000069/ANACIM/DG/ du 12 janvier 2016 portant approbation de la troisième édition des procédures d'élaboration, d'adoption et d'amendement des Règlements Aéronautiques du Sénégal et documents associés;

DECIDE :

Article premier : Les annexes et Règlements Aéronautiques du Sénégal suivants sont modifiés conformément aux articles suivants :

Lesdites annexes et règlements modifiés peuvent être consultés sur le site internet de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie (www.anacim.sn).

Article 2 : L'annexe 2 au RAS 06 partie1-Opérateurs d'assistance en escale est modifiée conformément à l'arrêté N° 19 404 du 18 septembre 2017.

Article 3 : L'annexe 3 au RAS 06 partie1-Certification des exploitants aériens est amendée en son chapitre 3 §3.4.5 Démonstration d'évacuation d'urgence.

Article 4 : le chapitre 2.2 au RAS 18-Sécurité du transport aérien des Marchandises dangereuses

Article 5 : les appendices au RAS 18-Sécurité du transport aérien des Marchandises dangereuses relatifs aux dispositions suivantes :

- exigences réglementaires de la certification Marchandises Dangereuses ;
- transport aérien des animaux infectés et dépouilles mortelles ;
- infractions et sanctions administratives et pécuniaires relatives aux marchandises dangereuses ;
- dérogation, approbation, autorisation particulière ;
- transport aérien de marchandises dangereuses par la poste.

Article 6 : le paragraphe 1.2.2.4 au RAS 01-Licences du personnel relatif à la reconnaissance de Brevets, Qualifications, Diplômes et certificats étrangers.

Article 7 : Le Directeur de la Sécurité des Vols est chargé de l'application de la présente décision qui prend effet à compter de sa date de signature et sera publiée partout où besoin sera.



Magueye Marame NDAO



N° 03422 /ANACIM/DG

Dakar, le 31 DEC 2018

Analyse : Décision portant amendements du Règlement Aéronautique du Sénégal n°1 relatif aux licences du Personnel Aéronautique (RAS 01)

Le Directeur Général ;

- Vu la Constitution ;
- Vu la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale
- Vu la loi 2015-10 du 04 mai 2015 portant code de l'aviation civile ;
- Vu le décret n° 2011-1055 du 28 juillet 2011 portant création et fixant les règles d'organisation et de fonctionnement de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie (ANACIM), modifié par le décret n° 2015-981 du 10 juillet 2015;
- Vu le décret 2013-560 du 18 avril 2013 portant nomination du Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie ;
- Vu le décret n°2015-1968 du 21 décembre 2015 fixant le cadre de supervision de la sécurité de l'aviation civile au Sénégal ;
- Vu l'arrêté n°03038/MTTA/ANACIM/DG du 29 février 2016 portant approbation des Règlements aéronautiques du Sénégal (RAS) ;
- Vu la décision n°002211/ANACIM/DG du 31 décembre 2015 portant création de la Commission d'Amendement des Règlements Aéronautiques du Sénégal ;
- Vu la décision n°002212/ANACIM/DG du 31 décembre 2015 portant nomination des membres de la Commission d'Amendement des Règlements Aéronautiques du Sénégal (CARAS);
- Vu la décision n° 000069/ANACIM/DG/ du 12 janvier 2016 portant approbation de la troisième édition des procédures d'élaboration, d'adoption et d'amendement des Règlements Aéronautiques du Sénégal et documents associés.

DECIDE :

Article premier. - Le Règlement Aéronautique du Sénégal n°1 relatif aux licences du Personnel Aéronautique (RAS 01) est amendé conformément de l'article 2.

Ledit règlement amendé est publié et peut être consulté sur le site internet de l'Agence Nationale de l'aviation Civile et de la Météorologie www.anacim.sn.

Article 2. - Les amendements suivants sont apportés au RAS 01-Licences du Personnel Aéronautique :

- Intégration de l'amendement 175 de l'OACI ;
- Rajout à l'appendice 7 au RAS 01 de dispositions règlementaires pour la conversion et validation des licences étrangères de contrôleurs de la circulation aérienne ;
- Rajout à l'appendice 7 au RAS 01 de dispositions règlementaires pour la conversion et validation des licences étrangères des agents techniques d'exploitation ;
- Révision de la mise en forme générale du RAS 1.



Article 3. - Le Directeur de la Sécurité des Vols est chargé de l'application de la présente décision qui prend effet à compter de sa date de signature et sera publiée partout où besoin sera.

The stamp is circular with a red border. The text inside the stamp, from top to bottom, reads: "République du Sénégal", "Ministère des Transports, des Infrastructures Aériennes et du Développement des Infrastructures Aériennes", "Le Directeur Général", and "ANACIM".

Maguèye Marame NDAO



AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA METEOROLOGIE

B.P.8184 AEROPORT L.S.SENGHOR

Tel : +221 338656000 – Fax : +221338200403

Email : anacim@anacim.sn

RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE DU SÉNÉGAL N° 01
(RAS 01)
LICENCES DU PERSONNEL



AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA METEOROLOGIE

B.P.8184 AEROPORT L.S.SENGHOR

Tel : +221 338656000 – Fax : +221338200403

Email : anacim@anacim.sn

RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE DU SÉNÉGAL N° 01
(RAS 01)
LICENCES DU PERSONNEL



RELEVÉ DES AMENDEMENTS ET RECTIFICATIFS

AMENDEMENTS			
N°	Applicable le	Inscrit le	Par
01	13 juillet 2016	28 juin 2016	ANACIM
02	7 novembre 2016	26 octobre 2016	ANACIM
03	28 aout 2017	11 aout 2017	ANACIM
04	27 octobre 2017	18 octobre 2017	ANACIM
05	31 décembre 2018	26 décembre 2018	ANACIM

RECTIFICATIFS			
N°	Date de publication	Inscrit le	Par



AMENDEMENTS DU RAS 01

Amendement	Origine	Objet	Dates : – adoption – entrée en vigueur – application
01	Direction de la sécurité des vols	<ol style="list-style-type: none">1. Elaboration de l'annexe 01 au RAS « Programmes de formation des équipages de Conduite »2. Ajout de dispositions réglementaires pour le renouvellement de la licence de technicien de maintenance d'aéronefs déterminée par l'Appendice 10.	<ol style="list-style-type: none">1. 28 juin 20162. 13 juillet 20163. 13 juillet 2016
02	Direction de la sécurité des vols	<ol style="list-style-type: none">1. Elaboration de l'annexe 02 au RAS « Programme de formation des techniciens de maintenance d'aéronef »	<ul style="list-style-type: none">– 26 octobre 2016– 07 novembre 2016– 07 novembre 2016
03	Direction de la sécurité des vols	<ol style="list-style-type: none">1. Intégration de l'amendement 173 de l'OACI2. Intégration de l'amendement 174 de l'OACI3. Modifications de l'appendice 2 relatif aux Organismes de Formation Agréés (OFA)4. Rajout, à l'appendice 7 au RAS 01, de dispositions relatives à la validation et à5. la conversion de licence étrangère du Personnel Navigant de Cabine (PNC)6. Rajout, à l'appendice 7 au RAS 01, de dispositions relatives à la validation et à7. la conversion de	<ul style="list-style-type: none">– 11 aout 2017– 28 aout 2017– 28 aout 2017



		<p>licence étrangère des Techniciens de Maintenance des aéronefs (TMA)</p> <p>8. Rajout des dispositions relatives aux Instructeurs et Examineurs du Personnel Navigant de Cabine (PNC)</p> <p>9. Rajout des dispositions relatives aux conditions de délivrance du Brevet de</p> <p>10. Sécurité et Sauvetage (BSS) et d'acceptation du BSS étranger.</p>	
04	Direction de la sécurité des vols	<p>1. Ajout de dispositions réglementaires relatives à la reconnaissance de Brevets, Qualifications, Diplômes et certificats étrangers</p>	<p>– 18 octobre 2017 – 27 octobre 2017 – 27 octobre 2017</p>
05	Direction de la sécurité des vols	<p>1. Intégration de l'amendement 175 de l'OACI</p> <p>2. Rajout à l'appendice 7 du RAS 01 de dispositions réglementaires pour la conversion et la validation des licences étrangères de contrôleurs de la circulation aérienne</p> <p>3. Rajout à l'appendice 7 du RAS 01 de dispositions réglementaires pour la conversion et la validation des licences étrangères des agents techniques d'exploitation</p> <p>4. Révision de la mise en forme du RAS 01</p>	<p>– 26 décembre 2018 – 31 décembre 2018 – 31 décembre 2018</p>



Agence Nationale de l'Aviation
Civile et de la Météorologie

RAS N° 01

Licences du Personnel

Page : 6 sur 154

Edition : 05

**Date : 31 Décembre
2018**

REFERENCES

Annexe 1, douzième édition ; juillet 2018, Amendement 175 - juillet 2018



TABLES DES MATIERES

RELEVÉ DES AMENDEMENTS ET RECTIFICATIFS	3
AMENDEMENTS DU RAS 01	4
REFERENCES	6
TABLES DES MATIERES	7
CHAPITRE 1 : DEFINITIONS ET REGLES GENERALES RELATIVES A LA DELIVRANCE DES LICENCES	12
1.1 Définitions	12
Abréviations	16
1.2 Règles générales relatives à la délivrance des licences	17
CHAPITRE 2 : LICENCES ET QUALIFICATIONS DES PILOTES ET DES TELEPILOTES	25
A. Licences et qualifications des pilotes	25
2.1 Règles générales relatives à la délivrance des licences et des qualifications de pilote	25
2.2 Élève-pilote	28
2.3 Licence de pilote privé	28
2.4 Licence de pilote professionnel	32
2.5 Licence de pilote en équipage multiple catégorie avion (Réservé)	37
2.6 Licence de pilote de ligne	37
2.7 Qualification de vol aux instruments	41
2.8 Qualification d'instructeur de vol pour les avions, les dirigeables et les hélicoptères	43
2.9 Licence de pilote de planeur	44
2.10 Licence de pilote de ballon libre	46
B. Licences et qualifications des télépilotes	47
2.11 Règles générales relatives à la délivrance des licences et des qualifications de télépilote	48
2.12 Élève-télépilote	50
2.13 Licence de télépilote	51
2.14 Qualification d'instructeur RPAS	54
CHAPITRE 3 : LICENCES DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE AUTRES QUE LES LICENCES DES PILOTES	56
3.1 Règles générales relatives aux licences de navigateur et de mécanicien navigant	56
3.2 Licence de navigateur	56
3.3 Licence de mécanicien navigant	57
3.4 Opérateur radiotéléphoniste navigant	60
CHAPITRE 4 : LICENCES ET QUALIFICATIONS DU PERSONNEL AUTRE QUE LES MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE	61
4.1 Règles générales relatives aux licences et aux qualifications du personnel autre que les membres d'équipage de conduite	61
4.2 Licence de technicien de maintenance d'aéronef	61
4.3 Élève contrôleur de la circulation aérienne	61
4.4 Licence de contrôleur de la circulation aérienne	61



4.5	Qualifications de contrôleur de la circulation aérienne.....	62
4.6	Licence d'agent technique d'exploitation.....	65
4.7	Licence d'opérateur radio de station aéronautique	67
4.8	Personnel de météorologie aéronautique	67
4.9	Personnel navigant de cabine	68
CHAPITRE 5 : PRÉSENTATION ET CONTENU DES LICENCES DU PERSONNEL		71
5.1	Les licences du personnel délivrées par les États contractants en application de la présente Annexe auront les caractéristiques indiquées ci-après.	71
CHAPITRE 6 : CONDITIONS MÉDICALES DE DÉLIVRANCE DES LICENCES		72
6.1	Attestations médicales — Généralités	72
6.2	Spécifications relatives aux attestations médicales	72
6.3	Attestation médicale de classe 1	73
6.4	Attestation médicale de classe 2.....	78
6.5	Attestation médicale de classe 3.....	83
APPENDICE 1 : SPÉCIFICATIONS RELATIVES AUX COMPÉTENCES LINGUISTIQUES POUR LES COMMUNICATIONS RADIOTÉLÉPHONIQUES.....		89
1.	Généralités	89
2.	Descripteurs holistiques	89
APPENDICE 2 : ORGANISME DE FORMATION AGRÉÉ		90
PARTIE 1 : Généralités		90
PARTIE 2 : Agrément des OFA.....		90
PARTIE 3 : Manuel de formation et de procédures.....		93
PARTIE 4 : Assurance de la Qualité (AQ) ET Système de Gestion de la Sécurité (SGS)		94
PARTIE 5 : Installations et équipements		95
PARTIE 6 : Personnel de l'OFA		96
PARTIE 7 : Fournisseurs Tiers (EXTERNALISATION).....		97
PARTIE 8 : Dossiers.....		97
PARTIE 9 : Évaluation et contrôles homologués réalisés par l'OFA.....		98
APPENDICE 3 : CONDITIONS DE DELIVRANCE DE LA LICENCE PILOTE EN EQUIPAGE MULTIPLE – AVION (Réservé) 102		
APPENDICE 4 : EXIGENCES POUR LES QUALIFICATIONS DE CLASSE ET DE TYPE.....		103
1.	Généralités	103
2.	Exigences pour la délivrance de qualifications de classe et de type	103
3.	Validité et renouvellement de qualifications de classe et de type	103
4.	Exigences particulières pour la catégorie des avions	104
5.	Prorogation des qualifications de classe et de type - avions	104
6.	Prorogation des qualifications de classe et de type – hélicoptères.....	105
APPENDICE 5 : EXIGENCES PARTICULIERES POUR LA QUALIFICATION D'INSTRUCTEUR (PILOTE D'AERONEF).....		107
1.	Généralités	107



2.	Exigences d'éligibilité	107
3.	Compétences d'instructeur et évaluation	107
4.	Validité des qualifications d'instructeur	108
5.	Particularités instructeur de vol – FI	108
6.	Particularités instructeur de qualification de type – TRI	110
7.	Particularités instructeur de qualification de classe – CRI	113
8.	Particularités instructeur de qualification de vol aux instruments – IRI	114
9.	Particularités instructeur sur système synthétique de vol – SFI	115
10.	Particularités instructeur sur système synthétique d'entraînement –STI	116
APPENDICE 6 : AUTORISATION D'EXAMINATEUR POUR LES PILOTES.....		118
1.	Généralités	118
2.	Limitations des privilèges en cas d'intérêts directs	118
3.	Exigences d'éligibilité	118
4.	Standardisation des examinateurs	118
5.	Evaluation des compétences des examinateurs	119
6.	Validité des autorisations d'examineur	119
7.	Prorogation et renouvellement des autorisations d'examineur	119
8.	Prorogation des autorisations d'examineur	119
9.	Renouvellement des autorisations d'examineurs.....	119
10.	Conduite des examens pratiques, des contrôles de compétences et des évaluations de compétences.....	119
11.	Particularités examinateurs de vol – FE	120
12.	Particularités examinateurs de qualification de type – TRE	121
13.	Particularités examinateurs de qualification de classe – CRE	122
14.	Particularités examinateurs de qualification de vol aux instruments – IRE	122
15.	Particularités examinateurs sur système synthétique de vol – SFE	122
16.	Particularités examinateurs d'instructeur de vol – FIE	123
APPENDICE 7 : VALIDATION ET DÉLIVRANCE PAR ÉQUIVALENCE		124
1.	PILOTE PRIVÉ (PPL).....	124
2.	PILOTE PROFESSIONNEL (CPL).....	125
3.	PILOTE DE LIGNE	126
4.	PERSONNEL NAVIGANT DE CABINE	127
5.	TECHNICIEN DE MAINTENANCE DES AERONEF	127
6.	DÉLIVRANCE LICENCE PILOTE PROFESSIONNEL POUR PILOTE MILITAIRE OU ANCIEN PILOTE MILITAIRE.....	128
7.	CONTROLEUR DE LA CIRCULATION AERIENNE	129
8.	AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION	130
9.	RECONNAISSANCE DE BREVETS, QUALIFICATIONS, DIPLOMES ET CERTIFICATS ETRANGERS.....	130
APPENDICE 8 : FORMATION DES CONTRÔLEURS DE LA CIRCULATION AÉRIENNE		131



1.	Objectifs de formation des contrôleurs de la circulation aérienne.....	131	
2.	Types de formation des contrôleurs de la circulation aérienne.....	131	
3.	Programmes de «basic training» et de formation à la qualification.....	131	
4.	Objectifs de performance du «basic training»	132	
5.	Examens théoriques et pratiques de la formation à la qualification	132	
6.	Objectifs de performance de la formation à la qualification	132	
7.	Exigences applicables à la formation en unité	133	
8.	Exigences applicables à la formation continue	134	
APPENDICE 9 : EXIGENCES RELATIVES AUX INSTRUCTEURS ET EXAMINATEURS DU CONTROLE AERIEN.....			136
1.	Instructeurs théoriques.....	136	
2.	Instructeurs pratiques	136	
3.	Privilèges de l'instructeur sur position (OJTI).....	136	
4.	Demande de mention d'instructeur sur position	136	
5.	Privilèges de l'instructeur simulateur (STD).	136	
6.	Demande de mention d'instructeur simulateur	137	
7.	Privilèges des examinateurs pratiques.....	137	
8.	Demande de mention d'examineur pratique	138	
9.	Agrément d'examineur pratique temporaire.....	138	
APPENDICE 10 : LICENCE DE TECHNICIEN MAINTENANCE D'AERONEF.....			139
1.	Domaine d'application	139	
2.	Catégories de licence	139	
3.	Groupes d'aéronefs	139	
4.	Prérogatives.....	139	
5.	Demande relative à une licence de technicien de maintenance	140	
6.	Délivrance initiale	140	
7.	Prorogation de la validité de la licence	142	
8.	Renouvellement de la licence.....	142	
9.	Retrait, Suspension ou limitation de la licence	142	
10.	Extension de la licence.....	143	
11.	Ajout d'une qualification.....	145	
12.	Limitations.....	146	
13.	Preuves de la qualification.....	146	
APPENDICE 11 : CONDITIONS DE DELIVRANCE DU BREVET DE SECURITE ET SAUVETAGE (BSS) ET D'ACCEPTATION D'UN BSS ETRANGER.....			147
1.	Brevet de Sécurité et Sauvetage (BSS)	147	
2.	Délivrance du Brevet de Sécurité et Sauvetage (BSS).....	148	
3.	CONDITIONS D'ACCEPTATION DE BREVET DE SÉCURITÉ ET SAUVETAGE (BSS) ETRANGER	148	



Agence Nationale de l'Aviation
Civile et de la Météorologie

RAS N° 01

Licences du Personnel

Page : 11 sur 154

Edition : 05

Date : 31 Décembre
2018

APPENDICE 12 : EXIGENCES RELATIVES AUX INSTRUCTEURS ET EXAMINATEURS DU PERSONNEL NAVIGANT DE CABINE	150
1. Conditions de désignation des instructeurs de personnel navigant de cabine	150
2. Conditions de renouvellement de la qualification d'instructeur du personnel navigant de cabine:	150
3. Délivrance et renouvellement de l'autorisation d'examineur de membre d'équipage de cabine	150
SUPPLÉMENT A. ÉCHELLE OACI D'ÉVALUATION DES COMPÉTENCES LINGUISTIQUES.....	151
SUPPLÉMENT B. LICENCE DE PILOTE EN ÉQUIPAGE MULTIPLE — AVION — NIVEAUX DE COMPÉTENCE (Réservé)	154



CHAPITRE 1 : DEFINITIONS ET REGLES GENERALES RELATIVES A LA DELIVRANCE DES LICENCES

1.1 Définitions

Dans le présent règlement, les termes suivants ont la signification indiquée ci-après :

- 1) **Aéronef** : Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.
- 2) **Aéronef à sustentation motorisée** : Aérodrome capable de décollage vertical, d'atterrissage vertical et de vol lent, qui dépend principalement de dispositifs de sustentation entraînés par un organe moteur ou de la poussée d'un ou de plusieurs moteurs dans ces régimes de vol, et d'une voilure non tournante pour la sustentation en vol horizontal.
- 3) **Aéronef (Catégorie d')** : Classification des aéronefs d'après des caractéristiques fondamentales spécifiées, par exemple : avion, hélicoptère, planeur, ballon libre.
- 4) **Aéronef certifié pour être exploité par un seul pilote** : Type d'aéronef dont l'État d'immatriculation a déterminé, lors du processus de certification, qu'il peut être mis en œuvre en toute sécurité par un équipage minimal d'un seul pilote.
- 5) **Aéronef devant être exploité avec un copilote** : Type d'aéronef dont l'utilisation exige un copilote comme il est spécifié dans le manuel de vol ou par le permis d'exploitation aérienne.
- 6) **Aéronef télépilote (RPA)** : Aéronef non habité piloté depuis un poste de télépilotage.
- 7) **Aéronef (Type d')** : Ensemble des aéronefs offrant des caractéristiques fondamentales identiques, y compris toutes les modifications qui leur sont apportées, à l'exception cependant des modifications entraînant un changement dans les caractéristiques de manœuvre ou de vol.
- 8) **Attestation médicale** : Document établi par l'Autorité et témoignant que le titulaire d'une licence satisfait à des conditions déterminées d'aptitude physique et mentale.
- 9) **Autorité** : Autorité de l'aviation civile du Sénégal.
- 10) **Avion** : Aérodrome entraîné par un organe moteur et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol.
- 11) **Avionique de bord** : Terme aéronautique désignant tout dispositif électronique, y compris ses éléments électriques, destiné à être utilisé à bord d'un aéronef, notamment les circuits radio, les circuits automatiques des commandes de vol et les circuits des instruments.
- 12) **Ballon** : Aérostat non entraîné par un organe moteur.
- 13) **Certifier en état de navigabilité** : Certifier qu'un aéronef ou ses éléments satisfont aux spécifications de navigabilité en vigueur après que de la maintenance a été effectuée sur l'aéronef ou sur ses éléments.
- 14) **Compétence** : Combinaison d'habiletés, de connaissances et d'attitudes requises pour exécuter une tâche selon la norme prescrite.
- 15) **Conclusions de médecins agréés** : Conclusions d'un ou plusieurs experts jugés acceptables par le service de délivrance des licences pour les fins du cas examiné, en consultation avec des spécialistes de l'exploitation aérienne ou d'autres experts dont l'avis est nécessaire.
- 16) **Contrôleur de la circulation aérienne détenteur d'une qualification** : Contrôleur de la circulation aérienne titulaire d'une licence et de qualifications en cours de validité correspondant aux privilèges à exercer.
- 17) **Copilote** : Titulaire d'une licence de pilote exerçant toutes les fonctions de pilote autres que celles du pilote commandant de bord. Toutefois est exclu de cette définition un pilote qui se trouverait à bord d'un aéronef dans le seul but de recevoir une instruction en vol.
- 18) **Crédit** : Prise en compte d'un autre moyen ou de qualifications antérieures.
- 19) **Critères de performance** : Indications simples permettant d'évaluer le résultat à produire pour l'élément de compétence considéré, avec une description des critères utilisés pour juger si le niveau de performance requis a été atteint.
- 20) **Détection et évitement** : Possibilité de voir, de prévoir ou de détecter les conflits de circulation ou tout autre danger et de prendre les mesures appropriées.
- 21) **Dirigeable** : Aérostat entraîné par un organe moteur.
- 22) **Élément de compétence** : Action constituant une tâche qui a un événement déclencheur et un événement de cessation définissant clairement ses limites, et un aboutissement observable.
- 23) **Entraîneur de procédures de vol** : Voir Simulateur d'entraînement au vol.



- 24) **Erreur** : Action ou inaction d'un membre du personnel d'exploitation qui donne lieu à des écarts par rapport aux intentions ou attentes de l'organisme ou du membre.
- 25) **Évaluateur médical** : Médecin nommé par le service de délivrance des licences, qualifié et possédant une expérience pratique en médecine aéronautique et compétent dans l'évaluation des conditions médicales qui concernent la sécurité des vols.
- 26) **Formation homologuée** : Formation dispensée dans le cadre d'un programme et d'une supervision spéciaux approuvés par l'Autorité.
- 27) **Gestion des erreurs** : Processus consistant à déceler les erreurs et à y réagir en appliquant des mesures qui permettent d'en réduire les conséquences ou de les éviter ainsi que d'atténuer la probabilité d'erreurs ou de situations indésirables.
- 28) **Gestion des menaces** : Processus consistant à déceler les menaces et à y réagir en appliquant des mesures qui permettent d'en réduire les conséquences ou de les éviter ainsi que d'atténuer la probabilité d'erreurs ou de situations indésirables.
- 29) **Giravion** : Aérodrome dont la sustentation en vol est obtenue par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors.
- 30) **Grave** : Dans le contexte des dispositions médicales du Chapitre 6 dont la gravité ou la nature est susceptible de compromettre la sécurité du vol.
- 31) **Hélicoptère** : Aérodrome dont la sustentation en vol est obtenue principalement par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors qui tournent, entraînés par un organe moteur, autour d'axes sensiblement verticaux.
- 32) **Liaison de commande et de contrôle (C2)** : Liaison de données entre l'aéronef télépiloté et le poste de télépilotage aux fins de la gestion du vol.
- 33) **Maintenance** : Exécution des tâches nécessaires au maintien de la navigabilité d'un aéronef. Il peut s'agir de l'une quelconque ou d'une combinaison des tâches suivantes : révision, inspection, remplacement, correction de défauts et intégration d'une modification ou d'une réparation.
- 34) **Médecin-examineur** : Médecin ayant reçu une formation en médecine aéronautique et possédant une connaissance et une expérience pratiques de l'environnement aéronautique, qui est désigné par le service de délivrance des licences pour conduire des examens médicaux de demandeurs de licences ou de qualifications pour lesquelles des conditions d'aptitude physique et mentale sont prescrites.
- 35) **Membre d'équipage de conduite** : Membre d'équipage titulaire d'une licence, chargé d'exercer des fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef pendant une période de service de vol.
- 36) **Membre d'équipe de télépilotage** : Membre d'équipe de télépilotage titulaire d'une licence chargé de fonctions essentielles à la conduite d'un système d'aéronef télépiloté durant une période de service de vol.
- 37) **Menace** : Événement ou erreur qui se produit en dehors de l'influence des membres du personnel d'exploitation, qui augmente la complexité opérationnelle et qu'il faut gérer pour maintenir la marge de sécurité.
- 38) **Modèle de compétences adapté** : Groupe de compétences, avec les descriptions et les critères de performance correspondants, adapté d'un cadre de compétences de l'OACI, qu'une organisation utilise pour élaborer une formation et une évaluation fondées sur les compétences pour un rôle donné.
- 39) **Nuit** : Heures comprises entre la fin du crépuscule civil et le début de l'aube civile, ou toute autre période comprise entre le coucher et le lever du soleil qui pourra être fixée par l'autorité compétente.
- 40) **Organisme de formation agréé** : Organisme agréé par l'Autorité et fonctionnant sous sa supervision conformément aux dispositions de la présente Annexe, qui peut dispenser une formation homologuée.
- 41) **Organisme de maintenance agréé** : Organisme agréé par l'Autorité, conformément aux dispositions du RAS 08 – Navigabilité des aéronefs — Agrément des organismes de maintenance, pour effectuer la maintenance d'aéronef, de moteurs, d'hélices ou de leurs éléments et fonctionnant sous le contrôle de l'Autorité.
- 42) **Performances humaines** : Capacités et limites de l'être humain qui ont une incidence sur la sécurité et l'efficacité des opérations aéronautiques.
- 43) **Pilote commandant de bord** : Pilote désigné par l'exploitant, ou par le propriétaire dans le cas de l'aviation générale, comme étant celui qui commande à bord et qui est responsable de l'exécution sûre du vol.
- 44) **Pilote commandant de bord sous supervision** : Copilote remplissant les tâches et les fonctions d'un pilote commandant de bord sous la supervision du pilote commandant de bord, celle-ci étant assurée selon une méthode acceptable pour le service de délivrance des licences.



- 45) **Piloter** : Manœuvrer les commandes d'un aéronef pendant le temps de vol.
- 46) **Plan de vol** : Ensemble de renseignements spécifiés au sujet d'un vol projeté ou d'une partie d'un vol, transmis aux organismes des services de la circulation aérienne.
- 47) **Planeur** : Aérodynne non entraîné par un organe moteur, et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol.
- 48) **Poste de télépilotage (RPS)** : Composant du système d'aéronef télépiloté qui contient l'équipement utilisé pour conduire l'aéronef télépiloté.
- 49) **Programme national de sécurité (PNS)** : Ensemble intégré de règlements et d'activités destinés à améliorer la sécurité.
- 50) **Qualification** : Mention qui, portée sur une licence ou associée à cette licence et s'intégrant à celle-ci, indique les conditions, privilèges ou restrictions propres à cette licence.
- 51) **Qualités d'aviateur** : Usage constant du jugement et de connaissances, d'habiletés et de comportements bien maîtrisés pour réaliser les objectifs du vol.
- 52) **Règlement applicable de navigabilité** : Règlement de navigabilité complet et détaillé établi, adopté ou accepté par l'Autorité pour la classe d'aéronefs, le moteur ou l'hélice considérés.
- 53) **Service de délivrance des licences** : Service désigné par un Etat contractant comme responsable de la délivrance des licences au personnel.
- 54) **Service de surveillance ATS** : Terme utilisé pour désigner un service fourni directement au moyen d'un système de surveillance ATS.
- 55) **Signer une fiche de maintenance**: Certifier que les travaux de maintenance ont été effectués de façon complète et satisfaisante conformément au règlement applicable de navigabilité ; cette opération consiste à établir la fiche de maintenance mentionnée dans le RAS 08.
- 56) **Simulateur d'entraînement au vol¹**: L'un quelconque des trois types suivants d'appareillage permettant de simuler au sol les conditions de vol :
- a) Simulateur de vol, donnant une représentation exacte du poste de pilotage d'un certain type d'aéronef de manière à simuler de façon réaliste les fonctions de commande et de contrôle des systèmes mécaniques, électriques, électroniques et autres systèmes de bord, l'environnement normal des membres d'équipage de conduite ainsi que les caractéristiques de performances et de vol de ce type d'aéronef.
 - b) Entraîneur de procédures de vol, donnant une représentation réaliste de l'environnement du poste de pilotage et simulant les indications des instruments, les fonctions élémentaires de commande et de contrôle des systèmes mécaniques, électriques, électroniques et autres systèmes de bord ainsi que les caractéristiques de performances et de vol d'un aéronef d'une certaine catégorie.
 - c) Entraîneur primaire de vol aux instruments, appareillage équipé des instruments appropriés et simulant l'environnement du poste de pilotage d'un aéronef en vol dans des conditions de vol aux instruments.
- 57) **Simulateur d'entraînement au vol²** : L'un quelconque des trois types suivants d'appareillage permettant de simuler au sol les conditions de vol :
- a) Simulateur de vol, donnant une représentation exacte du poste de pilotage d'un certain type d'aéronef ou une représentation exacte d'un RPAS de manière à simuler de façon réaliste les fonctions de commande et de contrôle des systèmes mécaniques, électriques, électroniques et autres systèmes de bord, l'environnement normal des membres de l'équipage/l'équipe de conduite ainsi que les caractéristiques de performances et de vol de ce type d'aéronef.
 - b) Entraîneur de procédures de vol, donnant une représentation réaliste de l'environnement d'un poste de pilotage ou d'un RPAS et simulant les indications des instruments, les fonctions élémentaires de commande et de contrôle des systèmes mécaniques, électriques, électroniques et autres systèmes de bord ainsi que les caractéristiques de performances et de vol d'un aéronef d'une certaine catégorie.
 - c) Entraîneur primaire de vol aux instruments, appareillage équipé des instruments appropriés et simulant l'environnement du poste de pilotage d'un aéronef ou l'environnement d'un RPAS en vol dans des conditions de vol aux instruments.
- 58) **Simulateur de vol** : Voir Simulateur d'entraînement au vol.

¹ Applicable jusqu'au 2 novembre 2022

² Applicable à compter du 3 novembre 2022



- 59) **Substances psychoactives** : Alcool, opioïdes, cannabinoïdes, sédatifs et hypnotiques, cocaïne, autres psychostimulants, hallucinogènes et solvants volatils. Le café et le tabac sont exclus.
- 60) **Susceptible** : Dans le contexte des dispositions médicales du Chapitre 6 : qui constitue un risque inacceptable pour l'évaluateur médical.
- 61) **Système d'aéronef télépilote (RPAS)** : Aéronef télépilote, poste ou postes de télépilotage connexes, liaisons de commande et de contrôle nécessaires et tout autre composant spécifié dans la conception de type.
- 62) **Système de surveillance ATS** : Terme générique désignant, selon le cas, l'ADS-B, le PSR, le SSR ou tout autre système sol comparable qui permet d'identifier des aéronefs.
- 63) **Système qualité** : Procédures et politiques organisationnelles documentées, audit interne de ces politiques et procédures, examen de gestion et recommandation d'amélioration de la qualité.
- 64) **Télépilote** : Personne chargée par l'exploitant de fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef télépilote et qui manœuvre les commandes de vol, selon les besoins, durant le temps de vol.
- 65) **Télépilote commandant** : Télépilote désigné par l'exploitant comme étant celui qui commande et qui est chargé de l'exécution d'un vol dans de bonnes conditions de sécurité.
- 66) **Télépilote en second** : Télépilote titulaire d'une licence exerçant une fonction de pilote quelconque autre que celle de télépilote commandant, à l'exclusion d'un télépilote qui se trouverait dans le RPS dans le seul but de recevoir une instruction de vol.
- 67) **Temps aux instruments** : Temps de vol aux instruments ou temps aux instruments au sol.
- 68) **Temps aux instruments au sol** : Temps pendant lequel un pilote effectue au sol un vol fictif aux instruments dans un simulateur d'entraînement au vol homologué par le service de délivrance des licences.
- 69) **Temps de vol — avions** : Total du temps décompté depuis le moment où l'avion commence à se déplacer en vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise en dernier lieu à la fin du vol.
- 70) **Temps de vol — hélicoptères** : Total du temps décompté depuis le moment où les pales de rotor de l'hélicoptère commencent à tourner jusqu'au moment où l'hélicoptère s'immobilise en dernier lieu à la fin du vol et où les pales de rotor sont arrêtées.
- 71) **Temps de vol aux instruments³** : Temps pendant lequel l'aéronef est piloté uniquement aux instruments, sans aucun point de référence extérieur.
- 72) **Temps de vol aux instruments⁴** : Temps pendant lequel un pilote conduit un aéronef ou un télépilote conduit un aéronef télépilote, uniquement aux instruments, sans aucun point de référence extérieur.
- 73) **Temps de vol en solo** : Temps de vol pendant lequel un élève-pilote est le seul occupant de l'aéronef.
- 74) **Temps de vol en solo — systèmes d'aéronefs télépilotes** : Temps de vol pendant lequel un élève-pilote est seul à commander le RPAS.
- 75) **Temps de vol — systèmes d'aéronefs télépilotes** : Total du temps décompté depuis le moment où une liaison C2 est établie entre le RPS et le RPA en vue du décollage, ou depuis le moment où le télépilote reçoit la commande à la suite d'un transfert jusqu'au moment où il termine un transfert, ou jusqu'au moment où la liaison C2 entre le RPS et le RPA est coupée à la fin du vol.
- 76) **Temps de vol sur planeur** : Total du temps de vol sur un planeur, remorqué ou non, compté à partir du moment où le planeur commence à se déplacer en vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise à la fin du vol.
- 77) **Temps d'instruction en double commande⁵** : Temps de vol pendant lequel une personne reçoit, d'un pilote dûment autorisé, une instruction de vol à bord de l'aéronef.
- 78) **Temps d'instruction en double commande⁶** : Temps de vol pendant lequel une personne reçoit, d'un pilote dûment autorisé, une instruction de vol à bord de l'aéronef, ou reçoit d'un télépilote dûment autorisé une instruction de vol au moyen du poste de télépilotage durant un vol d'aéronef télépilote.
- 79) **Transfert de commande** : Passage de la commande du télépilotage d'un poste de télépilotage à un autre.
- 80) **Unité de compétence** : Fonction bien délimitée comprenant un certain nombre d'éléments de compétence.

³ Applicable jusqu'au 2 novembre 2022

⁴ Applicable à compter du 3 novembre 2022

⁵ Applicable jusqu'au 2 novembre 2022

⁶ Applicable à compter du 3 novembre 2022

Amendement N°05 du 31 Décembre 2018



- 81) **Usage de substances qui pose des problèmes** : Usage par du personnel aéronautique d'une ou de plusieurs substances psychoactives qui est tel :
- qu'il constitue un risque direct pour celui qui le consomme ou qu'il compromet la vie, la santé ou le bien-être d'autrui ;et/ou
- qu'il engendre ou aggrave un problème ou trouble professionnel, social, mental ou physique.
- 82) **Validation (d'une licence)** : Mesure prise par l'Autorité lorsque, au lieu de délivrer une nouvelle licence, elle reconnaît à une licence délivrée par État contractant la valeur d'une licence délivrée par ses soins.
- 83) **Vol de transport commercial** : Vol de transport de passagers, de fret ou de poste, effectué contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location.
- 84) **Vol sur campagne** : Vol entre un point de départ et un point d'arrivée, sur une route prédéfinie, comportant l'application de procédures de navigation standard.

Abréviations

ANACIM : Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie

ATPL : Pilote de ligne

BSS : Brevet de secourisme et de sauvetage

CDB : Commandant de bord

CPL : Pilote professionnel

CRE : Examineur de qualification de classe

CRI : Instructeur de qualification de classe

EASA : Agence européenne de la sécurité aérienne

FAA : Federal Aviation Administration

FE : Examineur de vol

FFS : Simulateur de vol complet

FI : Instructeur de vol

FIE : Examineur d'instructeur de vol

FSTD : Simulateur d'entraînement en vol

IFR : Règles de vol aux instruments

IR : Règles aux instruments

IRE : Examineur de qualification de vol aux instruments

IRI : Instructeur de qualification de vol aux instruments

OFA : Organisme de Formation Agrée

PEA : Permis d'Exploitation Aérienne

PNC : Personnel navigant de cabine

RPA : Aéronef télépiloté

RPAS : Système d'aéronef télépiloté

RPS : Poste de télépilotage

SFE : Examineur sur système synthétique de vol

SFI : Instructeur sur système synthétique de vol

SGS : Système de gestion de la sécurité

SGS : Système de Gestion de la Sécurité



SOP : Procédures d'exploitation normalisées

STI : Instructeur sur système synthétique d'entraînement

TRE : Examineur de qualification de type

VFR : Règles de vol aux instruments

1.2 Règles générales relatives à la délivrance des licences

Le présent règlement établit les dispositions relatives à la délivrance des licences pour les catégories suivantes de personnel aéronautique :

- a) Équipage de conduite/équipage de télépilotage
 4. pilote privé-avion, dirigeable ou hélicoptère ;
 5. pilote professionnel-avion, dirigeable ou hélicoptère ;
 6. pilote de ligne-avion ou hélicoptère ;
 7. pilote de planeur ;
 8. pilote de ballon libre ;
 9. navigateur ;
 10. mécanicien navigant ; et
 11. À compter du 3 novembre 2022, télépilote –avion, dirigeable, giravion, planeur ou ballon libre.
- b) Autre personnel
 12. technicien de maintenance d'aéronef ;
 13. contrôleur de la circulation aérienne ;
 14. agent technique d'exploitation ;
 15. opérateur radio de station aéronautique ;
 16. personnel navigant de cabine.



- 1.2.1 Autorisation d'exercer des fonctions en qualité de membre d'équipage de conduite ou membre d'équipe de télépilotage
- 1.2.1.1 Jusqu'au 2 novembre 2022, nul ne peut exercer des fonctions de membre d'équipage de conduite d'un aéronef immatriculé au Sénégal s'il n'est titulaire d'une licence en cours de validité montrant qu'il répond aux spécifications du présent règlement et applicable aux fonctions qu'il doit accomplir. Cette licence doit être délivrée par l'Autorité ou doit être validée par l'Autorité si elle a été délivrée par un État contractant.
- À compter du 3 novembre 2022, nul ne pourra exercer des fonctions de membre d'équipage de conduite d'un aéronef immatriculé au Sénégal ou de membre d'équipe de télépilotage d'un système d'un aéronef télépiloté (RPAS) exploité au Sénégal s'il n'est titulaire d'une licence en cours de validité montrant qu'il répond aux spécifications du présent règlement et applicable aux fonctions qu'il doit accomplir.
- 1.2.1.2 À compter du 3 novembre 2022, la licence de membre d'équipage de conduite sera délivrée par l'Etat d'immatriculation de l'aéronef ou avoir été validée par cet Etat si elle a été délivrée par un autre Etat contractant.
- 1.2.1.3 À compter du 3 novembre 2022, tout télépilote d'un RPAS exploité au Sénégal doit être titulaire d'une licence de télépilote délivrée par l'Autorité ou validée par celle-ci si elle a été délivrée par un autre Etat contractant.
- 1.2.1.4 À compter du 3 novembre 2022, tout télépilote qui effectuera un vol international doit se munir de sa licence appropriée et en cours de validité.
- 1.2.2 Méthode de validation d'une licence
- 1.2.2.1 Lorsque l'Autorité valide une licence délivrée par un autre État contractant au lieu de délivrer une nouvelle licence, la validation est faite sous forme d'une autorisation qui est jointe à la licence et aura la même valeur que les licences délivrées par l'Autorité. Lorsque des restrictions sont apportées à l'autorisation sur des privilèges donnés, l'autorisation précise les privilèges de la licence qu'elle a acceptés. La validité de l'autorisation ne dépasse en aucun cas la durée de validité de la licence elle-même. L'autorisation cesse d'être valide si la licence sur la base de laquelle elle est délivrée est révoquée ou suspendue.
- 1.2.2.2 Lorsque l'autorisation prévue au § 1.2.2.1 est délivrée pour une utilisation dans le transport aérien commercial, l'Autorité, avant de procéder à la validation de la licence demande préalablement confirmation de la validité de la licence auprès de l'État l'ayant délivrée.
- 1.2.2.3 Validation d'une licence aux termes d'un accord formel conclu entre l'Etat du Sénégal et d'autres Etats contractants dans le cadre des règlements communs relatifs à la délivrance des licences
- 1.2.2.3.1 Nonobstant les dispositions des § 1.2.2.1 et 1.2.2.2 l'Autorité de l'Aviation Civile du Sénégal peut valider automatiquement les licences délivrée par d'autres Etats contractants avec qui, elle a :
- adopté des règlements communs relatifs à la délivrance des licences qui sont par ailleurs conformes au présent règlement ;
 - conclu un accord formel reconnaissant le processus de validation automatique ;
 - établi un système de surveillance pour garantir la mise en œuvre continue des règlements communs relatifs à la délivrance de licences ;
 - enregistré ledit accord auprès de l'OACI conformément à l'article 83 de la convention relative à l'Aviation Civile Internationale.



- 1.2.2.3.2 Une annotation figure sur les licences validées au moyen du processus visé au § 1.2.2.3.1 indiquant qu'elles ont été validées automatiquement aux termes de l'accord décrit au § 1.2.2.3.1 et fournissant le numéro d'enregistrement de cet accord auprès de l'OACI. L'annotation inclut une liste de tous les Etats parties à l'accord.
- 1.2.2.3.2.1 Jusqu'au 31 décembre 2022, lorsque l'Autorité délivre une licence conformément au § 1.2.2.3.1 avant le 9 novembre 2017 ; Elle peut utiliser d'autres moyens effectifs, emportés à bord de l'aéronef ou accessibles, pour indiquer que les licences délivrées sont validées conformément à l'accord visé au § 1.2.2.3.1.
- 1.2.2.4 Lorsque l'autorisation prévue au § 1.2.2.1 est délivrée aux fins de vols privés, l'Autorité, en procédant à la validation de la licence se réserve le droit de demander préalablement confirmation de la validité de la licence auprès de l'État l'ayant délivrée.
- 1.2.3 Privilèges du titulaire d'une licence
- Le titulaire d'une licence délivrée par l'Autorité ne peut pas exercer autres privilèges que ceux qui lui sont accordés par sa licence.
- 1.2.4 Aptitude physique et mentale
- 1.2.4.1 Le candidat à une licence doit avoir obtenu, lorsque cela est applicable, une attestation médicale délivrée conformément aux dispositions du Chapitre 6.
- 1.2.4.2 Dans le cadre du programme national de sécurité, l'Autorité applique les principes de base de gestion de la sécurité à l'évaluation de l'aptitude physique et mentale des titulaires de licence, principes qui prévoient, au minimum :
- a) l'analyse régulière des renseignements sur les cas d'incapacité en vol et les constatations issues des évaluations médicales, en vue de déterminer les domaines de risque médical accru ;
 - b) l'examen continu du processus d'évaluation médicale, en vue de centrer l'attention sur les domaines établis de risque médical accru.



- 1.2.4.3 Dans le but de réduire les risques médicaux futurs pour la sécurité des vols, l'Autorité assure une promotion appropriée des questions sanitaires en aviation auprès des titulaires de licences tenus de se soumettre à une évaluation médicale. Cette spécification est applicable à partir du 8 novembre 2018.
- 1.2.4.4 La période de validité d'une attestation médicale débute le jour de l'examen médical. La durée de la période de validité doit être conforme aux dispositions du § 1.2.5.2.
- 1.2.4.4.1 La période de validité d'une attestation médicale peut être prolongée, à la discrétion du service de délivrance des licences, d'un maximum de 45 jours.
- 1.2.4.5 Jusqu'au 2 novembre 2022, sauf dans les cas prévus au § 1.2.5.2.6, les membres d'équipage de conduite, les contrôleurs de la circulation aérienne, les membres du personnel navigant de cabine ne peuvent exercer les privilèges d'une licence que si leur attestation médicale est en cours de validité et est appropriée à la licence.
- À compter du novembre 2022, sauf dans les cas prévus au § 1.2.5.2.6, les membres d'équipage de conduite, les membres d'équipe de télépilotage et les contrôleurs de la circulation aérienne, les membres du personnel navigant de cabine ne pourront exercer les privilèges d'une licence que si leur attestation médicale est en cours de validité et est appropriée à la licence.
- 1.2.4.6 L'Autorité désigne des médecins-examineurs qualifiés, admis à l'exercice légal de la médecine, pour procéder aux examens médicaux d'aptitude des candidats en vue de la délivrance ou du renouvellement des licences ou des qualifications spécifiées aux Chapitres 2 et 3, ainsi que des licences appropriées spécifiées au Chapitre 4.
- 1.2.4.6.1 Les médecins-examineurs doivent avoir reçu une formation en médecine aéronautique et doivent recevoir une formation de recyclage à intervalles réguliers. Avant d'être nommés, ils doivent démontrer qu'ils possèdent une compétence suffisante en médecine aéronautique.
- 1.2.4.6.2 Les médecins-examineurs doivent avoir une connaissance et une expérience pratiques des conditions dans lesquelles les titulaires de licences et de qualifications exercent leurs fonctions.
- 1.2.4.6.3 La compétence des médecins-examineurs doit être évaluée périodiquement par l'évaluateur médical.
- 1.2.4.7 Tout candidat à une licence ou à une qualification pour laquelle des conditions d'aptitude physique et mentale sont prescrites signe et remet au médecin-examineur une déclaration indiquant s'il a déjà subi un examen analogue et, dans l'affirmative, la date, le lieu et le résultat du dernier examen. Il indique au médecin-examineur si une attestation médicale lui a déjà été refusée ou si son attestation a déjà été révoquée ou suspendue et, dans l'affirmative, le motif du refus, de la révocation ou de la suspension.
- 1.2.4.7.1 Toute fausse déclaration faite à un médecin-examineur par un candidat à une licence ou à une qualification doit être signalée à l'Autorité afin qu'elle puisse prendre les mesures qu'elle juge nécessaires.
- 1.2.4.8 Après avoir terminé l'examen médical du candidat compte tenu des dispositions du Chapitre 6, le médecin-examineur coordonne les résultats de l'examen, remet à l'intéressé une attestation médicale avec mention de la classe correspondante et adresse à l'Autorité, conformément aux spécifications qu'elle a définies, un rapport signé, ou un document équivalent, donnant les résultats détaillés de l'examen et les évaluant du point de vue de l'aptitude physique et mentale.
- 1.2.4.8.1 Si le rapport médical est présenté sous forme électronique, l'identification du médecin-examineur sera établie par un code attribué par l'Autorité.
- 1.2.4.8.2 Si l'examen médical est effectué par deux médecins-examineurs ou plus, l'Autorité en désignera un pour coordonner les résultats de l'examen, les évaluer du point de vue de l'aptitude physique et mentale et signer le rapport.
- 1.2.4.9 L'Autorité désigne un ou plusieurs évaluateurs médicaux pour évaluer des rapports soumis aux services de délivrance des licences par les médecins-examineurs.
- 1.2.4.9.1 Le médecin-examineur est tenu de fournir à l'Autorité des renseignements suffisants pour lui permettre d'effectuer des audits des attestations médicales.



1.2.4.10 Si le candidat ne satisfait pas aux conditions médicales du Chapitre 6 pour une licence donnée, l'attestation médicale ne sera délivrée, ou renouvelée que si les conditions suivantes sont remplies :

- a) Les conclusions de médecins agréés montrent que, dans des circonstances spéciales, l'inaptitude du candidat à remplir l'une ou l'autre des conditions requises, qu'elle soit numérique ou autre, est telle que l'exercice des privilèges afférents à la licence demandée n'est pas de nature à compromettre la sécurité aérienne ;
- b) Il a été dûment tenu compte de l'habileté, des aptitudes et de l'expérience du candidat ainsi que des conditions d'exploitation ;
- c) La licence porte mention de la restriction ou des restrictions nécessaires dans le cas où l'accomplissement sûr des fonctions du titulaire dépend du respect de ladite restriction ou desdites restrictions.

1.2.4.11 La confidentialité des renseignements médicaux doit être respectée en permanence.

1.2.4.11.1 Tous les rapports et dossiers médicaux doivent être conservés en lieu sûr et accessibles seulement au personnel autorisé.

1.2.4.11.2 Lorsque des considérations opérationnelles le justifient, l'évaluateur médical détermine dans quelle mesure les renseignements médicaux pertinents sont présentés à des responsables compétents de l'Autorité.

1.2.5 Validité des licences

1.2.5.1 Le titulaire d'une licence ne peut exercer les privilèges accordés en vertu d'une licence, ou en vertu des qualifications associées, que s'il conserve la compétence exigée et répond aux conditions d'expérience récente définies par l'Autorité.

1.2.5.1.1 Réserve

1.2.5.1.2 La licence délivrée par l'Autorité est telle que les autres États contractants seront en mesure de vérifier la validité de la licence.

1.2.5.2 Sauf dans les cas prévus aux § 1.2.5.2.1, 1.2.5.2.2, 1.2.5.2.3, 1.2.5.2.4, 1.2.5.2.5 et 1.2.5.2.6, une attestation médicale délivrée conformément aux dispositions des § 1.2.4.6 et 1.2.4.7 sera valide à compter de la date de l'examen médical pour une période qui ne dépasse pas :

- 60 mois pour une licence de pilote privé – avion, dirigeable et hélicoptère ;
- 12 mois pour une licence de pilote professionnel – avion, dirigeable et hélicoptère ;
- 12 mois pour une licence de pilote de ligne – avion et hélicoptère ;
- 60 mois pour une licence de pilote de planeur ;
- 60 mois pour une licence de pilote de ballon libre ;
- 12 mois pour une licence de navigateur ;
- 12 mois pour une licence de mécanicien navigant ;
- 48 mois pour une licence de contrôleur de la circulation aérienne ;
- 24 mois pour une licence de personnel navigant de cabine
- 48 mois pour une licence de télépilote - avion, dirigeable, giravion, planeur, ou ballon libre (applicable à compter du 3 novembre 2022).



- 1.2.5.2.1 La période de validité d'une attestation médicale peut être réduite lorsque cela est indiqué du point de vue clinique.
- 1.2.5.2.2 Dans le cas des titulaires d'une licence de pilote de ligne-avion ou hélicoptère ou d'une licence de pilote professionnel-avion, dirigeable ou hélicoptère qui effectuent des vols de transport commercial de passagers en exploitation monopilote et qui sont âgés de 40 ans ou plus, la période de validité spécifiée au § 1.2.5.2 sera réduite à six (06) mois.
- 1.2.5.2.3 Dans le cas des titulaires d'une licence de pilote de ligne-avion ou hélicoptère, d'une licence de pilote professionnel-avion, dirigeable ou hélicoptère-avion qui effectuent des vols de transport commercial et qui sont âgés de 60 ans ou plus, la période de validité spécifiée au § 1.2.5.2 sera réduite à six (06) mois.
- 1.2.5.2.4 Jusqu'au 2 novembre 2022, dans le cas des titulaires d'une licence de pilote privé — avion, dirigeable ou hélicoptère, d'une licence de pilote de ballon libre, d'une licence de pilote de planeur ou d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne qui sont âgés de 40 à 50 ans, la période de validité spécifiée au § 1.2.5.2 sera réduite à 24 mois.
- À compter du 3 novembre 2022, dans le cas des titulaires d'une licence de pilote privé — avion, dirigeable ou hélicoptère, d'une licence de télépilote - avion, dirigeable, giravion, planeur, ou ballon libre, d'une licence de pilote de ballon libre, d'une licence de pilote de planeur ou d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne qui sont âgés de 40 à 50 ans, la période de validité spécifiée au § 1.2.5.2 sera réduite à 24 mois.
- 1.2.5.2.5 Jusqu'au 2 novembre 2022, dans le cas des titulaires d'une licence de pilote privé — avion, dirigeable ou hélicoptère, d'une licence de pilote de ballon libre, d'une licence de pilote de planeur, d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne ou d'une licence de personnel navigant de cabine qui sont âgés de plus de 50 ans, la période de validité spécifiée au § 1.2.5.2 sera réduite à 12 mois.
- À compter du 3 novembre 2022, dans le cas des titulaires d'une licence de pilote privé — avion, dirigeable ou hélicoptère, d'une licence de télépilote - avion, dirigeable, giravion, planeur ou ballon libre, d'une licence de pilote de ballon libre, d'une licence de pilote de planeur, d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne ou d'une licence de personnel navigant de cabine qui sont âgés de plus de 50 ans, la période de validité spécifiée au § 1.2.5.2 sera réduite à 12 mois.
- 1.2.5.2.6 Cas dans lesquels l'examen médical peut être différé. L'examen médical révisionnel prescrit que doit subir un titulaire de licence qui est en service dans une région éloignée des centres désignés d'examen médical peut, à la discrétion de l'Autorité et à condition que cette mesure soit exceptionnelle :
- Être différé de six mois au maximum s'il s'agit d'un membre d'équipage de conduite d'un aéronef effectuant des vols non commerciaux ;
 - Être différé deux fois consécutives de trois mois s'il s'agit d'un membre d'équipage de conduite d'un aéronef effectuant des vols commerciaux, à condition que l'intéressé obtienne, dans chaque cas, un rapport médical favorable délivré, après examen, par un médecin-examineur désigné de la région considérée ou, à défaut, par un médecin admis à l'exercice légal de la médecine dans cette région. Un rapport sur l'examen médical sera envoyé au service qui a délivré la licence ;
 - s'il s'agit d'un pilote privé, être différé d'une période n'excédant pas 24 mois lorsque l'examen médical est fait par un examineur désigné par l'autorité de l'aviation civile de l'État contractant dans lequel le candidat se trouve temporairement. Un rapport sur l'examen médical sera envoyé à l'Autorité qui a délivré la licence ;
 - à compter du 3 novembre 2022, être différé deux fois consécutives de trois mois s'il s'agit d'un membre d'équipe de télépilotage.



1.2.6 Diminution de l'aptitude physique ou mentale

1.2.6.1 Le titulaire d'une licence prévue dans le présent règlement s'abstient d'exercer les privilèges de sa licence et des qualifications connexes dès qu'il ressent une diminution quelconque de son aptitude physique ou mentale de nature à le mettre dans l'incapacité d'exercer ces privilèges correctement et en sécurité.

1.2.6.1.1 Réserve

1.2.6.1.2 Le titulaire d'une licence ne doit pas exercer pas les privilèges de sa licence et des qualifications connexes pendant toute période où il souffre d'une diminution de l'aptitude physique ou mentale, de quelque origine qu'elle soit, qui serait de nature à empêcher la délivrance ou le renouvellement de son attestation médicale.

1.2.7 Usage de substances psychoactives

1.2.7.1 Le titulaire d'une licence ne doit pas exercer les privilèges de sa licence ni les qualifications connexes s'il se trouve sous l'influence d'une substance psychoactive qui peut le rendre inapte à exercer ces privilèges correctement et de façon sûre.

1.2.7.2 Le titulaire d'une licence ne doit pas faire aucun usage de substances qui pose des problèmes.

1.2.7.3 Réserve

1.2.8 Formation homologuée et organisme de formation agréé

1.2.8.1 La formation homologuée doit assurer un niveau de compétence au moins égal à celui qui est assuré par les conditions minimales d'expérience applicables au personnel n'ayant pas suivi de cours de formation homologuée.

1.2.8.2 L'agrément par l'Autorité d'un organisme de formation dépend de la capacité de cet organisme à démontrer qu'il satisfait aux dispositions de l'Appendice 2 du présent règlement et aux dispositions applicables du RAS 19.

1.2.8.3 La formation homologuée des membres d'équipage de conduite et des contrôleurs de la circulation aérienne doit être dispensée par un organisme de formation agréé.

1.2.8.4 Jusqu'au 2 novembre 2022, la formation homologuée, fondée sur la compétence, du personnel de maintenance des aéronefs doit être dispensée par un organisme de formation agréé.

À compter du 3 novembre 2022, la formation homologuée, fondée sur la compétence, du personnel de maintenance d'aéronef et de RPAS doit être dispensée par un organisme de formation agréé.

1.2.8.5 À compter du 3 novembre 2022, la formation homologuée, fondée sur la compétence, des membres d'équipe de télépilotage doit être dispensée par un organisme de formation agréé.

1.2.9 Compétences linguistiques

1.2.9.1 Jusqu'au 2 novembre 2022, les pilotes d'avions, de dirigeables et d'hélicoptères, les contrôleurs de la circulation aérienne et les opérateurs radio de station aéronautique doivent prouver qu'ils sont capables de parler et de comprendre la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques, au niveau prescrit dans les spécifications relatives aux compétences linguistiques figurant dans l'Appendice 1.

À compter du 3 novembre 2022, les pilotes d'avions, de dirigeables et d'hélicoptères, les télépilotes d'aéronefs à sustentation motorisée, d'avions, de dirigeables, de giravions, de planeurs ou de ballons libres, les contrôleurs de la circulation aérienne et les opérateurs radio de station aéronautique doivent prouver qu'ils sont capables de parler et de comprendre la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques, au niveau prescrit dans les spécifications relatives aux compétences linguistiques figurant dans l'Appendice 1.

1.2.9.2 Réserve

1.2.9.3 Les navigateurs qui doivent utiliser le radiotéléphone de bord doivent prouver qu'ils sont capables de parler et de comprendre la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques.

1.2.9.4 Réserve



1.2.9.5 Jusqu'au 2 novembre 2022, les compétences linguistiques des pilotes d'aéronefs à sustentation motorisée, d'avions, de dirigeables, d'hélicoptères, des contrôleurs de la circulation aérienne et des opérateurs radio de station dont le niveau de compétence démontré est inférieur au niveau expert (niveau 6) seront formellement évaluées à des intervalles conformes au niveau de compétence démontré.

À compter du 3 novembre 2022, les compétences linguistiques des pilotes d'aéronefs à sustentation motorisée, d'avions, de dirigeables, d'hélicoptères, des télépilotes d'aéronefs à sustentation motorisée, d'avions, de dirigeables, de giravions, de planeurs ou ballons libres, des contrôleurs de la circulation aérienne et des opérateurs radio de station dont le niveau de compétence démontré est inférieur au niveau expert (niveau 6) seront formellement évaluées à des intervalles conformes au niveau de compétence démontré.

1.2.9.6 Jusqu'au 2 novembre 2022, les compétences linguistiques des titulaires de licence visés au § 1.2.9.5 et dont le niveau de compétence démontré est inférieur au niveau expert (niveau 6) seront formellement évaluées à des intervalles conformes au niveau de compétence démontré, comme suit :

- a) les personnes ayant démontré un niveau de compétence égal au niveau fonctionnel (niveau 4) devraient être évaluées au moins une fois tous les trois ans ;
- b) les personnes ayant démontré un niveau de compétence égal au niveau avancé (niveau 5) devraient être évaluées au moins une fois tous les six ans.

À compter du 3 novembre 2022, les compétences linguistiques des titulaires de licence visés au § 1.2.9.5 et dont le niveau de compétence démontré est inférieur au niveau expert (niveau 6) seront formellement évaluées à des intervalles conformes au niveau de compétence démontré, comme suit :

- a) les personnes ayant démontré un niveau de compétence égal au niveau fonctionnel (niveau 4) devraient être évaluées au moins une fois tous les trois ans ;
- b) les personnes ayant démontré un niveau de compétence égal au niveau avancé (niveau 5) devraient être évaluées au moins une fois tous les six ans.



CHAPITRE 2 : LICENCES ET QUALIFICATIONS DES PILOTES ET DES TELEPILOTES

A. Licences et qualifications des pilotes

2.1 Règles générales relatives à la délivrance des licences et des qualifications de pilote

2.1.1 Conditions générales de délivrance des licences

2.1.1.1 Nul ne peut exercer les fonctions de pilote commandant de bord ou de copilote d'un aéronef immatriculé au Sénégal et appartenant à l'une quelconque des catégories ci-après s'il n'est titulaire d'une licence de pilote délivrée conformément aux dispositions du présent chapitre :

- aéronefs à sustentation motorisée ;
- avions ;
- ballons libres ;
- dirigeables d'un volume supérieur à 4 600 mètres cubes ;
- hélicoptères ;
- planeurs.

2.1.1.2 La catégorie d'aéronef est soit incluse dans la désignation de la licence, soit consignée sur la licence sous forme de qualification de catégorie.

2.1.1.2.1 Si le titulaire d'une licence de pilote sollicite une licence pour une autre catégorie d'aéronef, l'Autorité :

- a) délivre une licence de pilote supplémentaire pour cette catégorie d'aéronef ; ou
- b) consigne la nouvelle qualification de catégorie sur la première licence, sous réserve des conditions énoncées au § 2.1.2.

2.1.1.3 Avant d'obtenir quelque licence ou qualification de pilote que ce soit, le candidat doit remplir les conditions d'âge, de connaissances, d'expérience, d'instruction de vol, d'habileté et d'aptitude physique et mentale spécifiées pour cette licence ou qualification.

2.1.1.3.1 Le candidat à quelque licence ou qualification de pilote que ce soit doit prouver, de la manière fixée par l'Autorité, qu'il possède les connaissances et l'habileté spécifiées pour cette licence ou qualification.

2.1.1.4 Mesures de transition applicables à la catégorie aéronef à sustentation motorisée (Réserve)

2.1.2 Qualifications de catégorie

2.1.2.1 S'il en est établi, les qualifications de catégorie correspondront aux catégories d'aéronef énumérées au § 2.1.1.1.

2.1.2.2 L'Autorité ne consigne pas de qualifications de catégorie sur une licence dont la désignation comprend la catégorie d'aéronef.

2.1.2.3 Toute qualification de catégorie supplémentaire consignée sur une licence de pilote doit indiquer le niveau des privilèges de licence auquel elle est accordée.

2.1.2.4 Le titulaire d'une licence de pilote qui sollicite une qualification de catégorie supplémentaire doit satisfaire aux dispositions du présent règlement correspondant aux privilèges pour lesquels il sollicite cette qualification.

2.1.3 Qualifications de classe et de type

2.1.3.1 Les qualifications de classe ci-après sont établies pour les avions certifiés pour être exploités par un seul pilote :

- a) Avions terrestres monomoteurs ;
- b) hydravions monomoteurs ;
- c) avions terrestres multimoteurs ;



d) hydravions multimoteurs.

2.1.3.1.1 Réserve

2.1.3.2 Des qualifications de type seront établies pour :

- a) les aéronefs certifiés pour être exploités avec un équipage de conduite minimal d'au moins deux pilotes ;
- b) les hélicoptères certifiés pour être exploités par un seul pilote ;
- c) tout aéronef pour lequel l'Autorité le juge nécessaire.

2.1.3.3 Lorsqu'un candidat démontre qu'il possède l'habileté et les connaissances requises pour l'obtention d'une licence de pilote, la catégorie et les qualifications correspondant à la classe ou au type de l'aéronef utilisé pour la démonstration sont consignées sur cette licence.

2.1.4 Cas où des qualifications de classe et de type sont nécessaires

2.1.4.1 L'Autorité, en délivrant une licence de pilote, ne permet au titulaire de cette licence de remplir les fonctions de pilote commandant de bord ou de copilote d'avion, de dirigeable ou d'hélicoptère que si ce titulaire en a reçu l'autorisation, qui est :

- a) la qualification de classe appropriée prévue au §2.1.3.1 ; ou
- b) une qualification de type dans les cas visés au § 2.1.3.2.

2.1.4.1.1 Lorsque les privilèges d'une qualification de type sont limités aux fonctions de copilote ou sont limités aux fonctions de pilote pour la seule phase de croisière du vol, cette limitation est indiquée dans la qualification.

2.1.4.2 Aux fins des vols d'instruction, des vols d'essai et des vols spéciaux non payants sans passagers, l'Autorité peut accorder au titulaire une autorisation écrite spéciale au lieu de la qualification de classe ou de type prévue au § 2.1.4.1. La validité de cette autorisation est limitée au temps nécessaire à l'exécution du vol qui en fait l'objet.

2.1.5 Conditions exigées pour la délivrance des qualifications de classe et de type

2.1.5.1 Qualification de classe

Le candidat doit prouver, sur un aéronef de la classe pour laquelle il sollicite la qualification, qu'il possède le niveau d'habileté exigé par sa licence.

2.1.5.2 Qualification de type au titre du § 2.1.3.2, alinéa a)

Le candidat doit :

- a) Avoir acquis, sous supervision appropriée, sur le type considéré d'aéronef et/ou de simulateur de vol, l'expérience des procédures et manœuvres suivantes :
 - Procédures et manœuvres de vol normales dans toutes les phases du vol ;
 - Procédures et manœuvres d'exception et d'urgence en cas de panne ou de mauvais fonctionnement d'éléments tels que les moteurs, les systèmes et la cellule ;
 - s'il y a lieu, procédures aux instruments, notamment procédures d'approche aux instruments, d'approche interrompue et d'atterrissage en conditions normales, exceptionnelles et d'urgence, y compris avec panne de moteur simulée ;
 - pour la délivrance d'une qualification de type d'une catégorie d'avion, formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement ; et
 - procédures à suivre en cas d'incapacité de membres de l'équipage et procédures de coordination de l'équipage, y compris la répartition des tâches entre les pilotes ; collaboration des membres de l'équipage et emploi des listes de vérifications ;
- b) avoir prouvé qu'il possède l'habileté et les connaissances requises pour remplir de façon sûre ses fonctions de pilote commandant de bord ou de copilote, selon le cas, sur les aéronefs du type considéré ;
- c) avoir prouvé, au niveau de la licence de pilote de ligne, qu'il possède les connaissances déterminées par l'Autorité sur la base des conditions spécifiées au § 2.6.1.2.



2.1.5.3 Qualification de type au titre du § 2.1.3.2, alinéa b) ou c)

Le titulaire doit avoir prouvé qu'il possède l'habileté et les connaissances requises pour satisfaire aux conditions de sa licence et remplir de façon sûre ses fonctions de pilotage sur les aéronefs du type considéré.

2.1.6 Utilisation d'un simulateur d'entraînement au vol pour l'acquisition d'expérience et la démonstration d'habileté

L'utilisation d'un simulateur d'entraînement au vol pour l'acquisition d'expérience ou l'exécution de toute manœuvre imposée pendant la démonstration d'habileté en vue de la délivrance d'une licence ou d'une qualification doit être approuvée par l'Autorité.

2.1.7 Cas où une qualification de vol aux instruments est nécessaire

Le titulaire d'une licence de pilote ne peut remplir les fonctions de pilote commandant de bord ou de copilote d'aéronef selon les règles de vol aux instruments (IFR) que s'il détient une qualification de vol aux instruments correspondant à la catégorie d'aéronef.

2.1.8 Cas où une autorisation d'assurer l'instruction est nécessaire

2.1.8.1 Une licence de pilote délivrée par l'Autorité ne permet au titulaire de cette licence de donner l'instruction de vol exigée en vue de la délivrance d'une licence de pilote ou d'une qualification que si elle lui a donné une autorisation à cet effet. Cette autorisation revêtira une des formes suivantes :

- a) une qualification d'instructeur de vol inscrite sur la licence ;
- b) le titre d'agent d'un organisme agréé habilité par l'Autorité à assurer l'instruction de vol ;
- c) une autorisation particulière accordée par l'Autorité.

2.1.8.2 L'Autorité ne permet à une personne de donner, sur simulateur d'entraînement au vol, l'instruction exigée en vue de la délivrance d'une licence de pilote ou d'une qualification que si cette personne est ou a été titulaire d'une licence appropriée ou si elle a reçu une formation et acquis une expérience de vol appropriées, et s'elle lui a délivré une autorisation à cet effet.

2.1.9 Prise en compte du temps de vol

2.1.9.1 Un élève-pilote ou le titulaire d'une licence de pilote peut faire prendre entièrement en compte le total du temps de vol en solo, du temps d'instruction en double commande et du temps de vol en qualité de pilote commandant de bord, à valoir sur le total du temps de vol exigé pour l'obtention d'une licence de pilote ou pour l'obtention d'une licence de pilote d'un degré supérieur.

2.1.9.2 Le titulaire d'une licence de pilote qui remplit les fonctions de copilote à un poste de pilote d'un aéronef certifié pour être exploité par un seul pilote mais dans lequel l'Autorité exige la présence d'un copilote peut faire prendre en compte 50 %, au plus, du temps de vol ainsi accompli, à valoir sur le total du temps de vol exigé pour l'obtention d'une licence de pilote d'un degré supérieur. L'Autorité peut autoriser la prise en compte du temps de vol total ainsi accompli, à valoir sur le total du temps de vol exigé, si l'aéronef est équipé pour être utilisé par un copilote et utilisé en exploitation à équipage multiple.

2.1.9.3 Le titulaire d'une licence de pilote qui remplit les fonctions de copilote à un poste de pilote d'un aéronef certifié pour être exploité avec un copilote peut faire prendre en compte le total du temps de vol ainsi accompli, à valoir sur le total du temps de vol exigé pour l'obtention d'une licence de pilote d'un degré supérieur.

2.1.9.4 Le titulaire d'une licence de pilote qui remplit les fonctions de pilote commandant de bord sous supervision peut faire prendre en compte le total du temps de vol ainsi accompli, à valoir sur le total du temps de vol exigé pour l'obtention d'une licence de pilote d'un degré supérieur.

2.1.10 Limitation des privilèges des pilotes ayant atteint l'âge de 60 ans et restriction des privilèges des pilotes ayant atteint l'âge de 65 ans

Le titulaire d'une licence délivrée par l'Autorité de pilote ne peut pas remplir les fonctions de pilote d'un aéronef qui effectue des vols de transport commercial s'il a atteint l'âge de 60 ans, ou de 65 ans dans le cas de vols avec plus d'un pilote.



2.2 Élève-pilote

- 2.2.1 Les élèves-pilotes doivent satisfaire aux conditions prescrites par l'Autorité et ne doivent en aucun cas constituer un danger pour la navigation aérienne.
- 2.2.2 Un élève-pilote ne peut effectuer des vols en solo que sous la supervision ou avec l'autorisation d'un instructeur de vol habilité.
- 2.2.2.1 Les élèves-pilotes ne peuvent voler en solo sur un aéronef en vol international que si une entente spéciale ou générale existe à cet effet entre les États contractants intéressés.
- 2.2.3 Aptitude physique et mentale
- Un élève-pilote ne peut effectuer des vols en solo que s'il détient une attestation médicale de classe 2 en cours de validité.

2.3 Licence de pilote privé

- 2.3.1 Conditions générales de délivrance de la licence pour les catégories avion, dirigeable et hélicoptère

2.3.1.1 Âge

Le candidat doit être âgé de 17 ans révolus.

2.3.1.2 Connaissances

Le candidat doit avoir prouvé qu'il connaît au moins les sujets suivants, à un niveau correspondant aux privilèges du titulaire de la licence de pilote privé et à la catégorie d'aéronef dont l'inclusion dans la licence est prévue.

Droit aérien

- a) Réglementation intéressant le titulaire de la licence de pilote privé ; règles de l'air ; procédures de calage altimétrique ; méthodes et procédures appropriées des services de la circulation aérienne ;

Connaissance générale des aéronefs en ce qui concerne les aéronefs à sustentation motorisée, les avions, les dirigeables et les hélicoptères

- b) principes d'utilisation et de fonctionnement des moteurs, systèmes et instruments ;
c) limites d'emploi de la catégorie d'aéronef considérée et des moteurs correspondants ; renseignements opérationnels pertinents du manuel de vol ou d'autres documents appropriés ;
d) pour les aéronefs à sustentation motorisée et les hélicoptères : transmission (chaîne dynamique), s'il y a lieu ;
e) pour les dirigeables : propriétés physiques et application pratique des gaz utilisés ;

Préparation du vol, performances et chargement

- f) effets du chargement et de la répartition de la masse sur les caractéristiques de vol ; calculs de masse et de centrage ;
g) emploi et application pratique des données de performances, notamment au décollage et à l'atterrissage ;
h) planification prévol et en route pour les vols VFR privés ; établissement et dépôt des plans de vol des services de la circulation aérienne ; procédures appropriées des services de la circulation aérienne et procédures de compte rendu de position ; procédures de calage altimétrique ; vol dans les zones à forte densité de circulation ;

Performances humaines

- i) performances humaines, y compris les principes de la gestion des menaces et des erreurs ;

Météorologie

- j) application de la météorologie aéronautique élémentaire ; utilisation et procédures d'obtention des renseignements météorologiques ; altimétrie ; conditions météorologiques dangereuses ;



Navigation

- k) aspects pratiques de la navigation aérienne et techniques de navigation à l'estime ; emploi des cartes aéronautiques ;

Procédures opérationnelles

- l) application de la gestion des menaces et des erreurs aux performances opérationnelles ;
- m) procédures de calage altimétrique ;
- n) emploi de la documentation aéronautique telle que les publications d'information aéronautique (AIP), les NOTAM et les codes et abréviations aéronautiques ;
- o) précautions et procédures d'urgence appropriées, notamment mesures à prendre pour éviter les conditions météorologiques dangereuses, la turbulence de sillage et les autres dangers liés au vol ;
- p) dans le cas des hélicoptères et, s'il y a lieu, des aéronefs à sustentation motorisée, enfoncement par défaut de pas collectif, résonance sol, décrochage de la pale reculante, basculement latéral et autres dangers liés au vol ; mesures de sécurité propres au vol en VMC ;

Principes du vol

- q) principes du vol ;

Radiotéléphonie

- r) procédures de communication et expressions conventionnelles pour le vol VFR ; mesures à prendre en cas d'interruption des communications.

2.3.1.3 Habileté

Le candidat doit prouver qu'il est capable, en qualité de pilote commandant de bord d'un aéronef de la catégorie d'aéronef considérée, d'appliquer les procédures et d'exécuter les manœuvres indiquées aux §2.3.3.2, 2.3.4.2.1, 2.3.5.2 ou 2.3.6.2, avec un degré de compétence correspondant aux privilèges du titulaire de la licence de pilote privé, ainsi que :

- a) de reconnaître et de gérer les menaces et les erreurs ;
- b) de respecter les limites d'emploi de l'aéronef ;
- c) d'exécuter toutes les manœuvres avec souplesse et précision ;
- d) de faire preuve de jugement et de qualités d'aviateur ;
- e) d'appliquer ses connaissances aéronautiques ;
- f) de garder à tout instant la maîtrise de l'aéronef, de telle manière que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre est assurée.

2.3.1.4 Aptitude physique et mentale

Le candidat doit détenir une attestation médicale de classe 2 en cours de validité.



2.3.2 Privilèges du titulaire de la licence et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges

2.3.2.1 Sous réserve des conditions spécifiées aux § 1.2.5, 1.2.6, 1.2.7.1, 1.2.9 et 2.1, la licence de pilote privé permet à son titulaire de remplir, sans rémunération, les fonctions de pilote commandant de bord ou de copilote d'un aéronef de la catégorie d'aéronef considérée utilisé pour des vols non payants.

2.3.2.2 Avant d'exercer de nuit ces privilèges, le titulaire de la licence doit avoir reçu sur un aéronef de la catégorie d'aéronef considérée une instruction en double commande au vol de nuit, avec décollages, atterrissages et navigation.

2.3.3 Conditions propres à la délivrance de la qualification catégorie avion

2.3.3.1 Expérience

2.3.3.1.1 Le candidat doit avoir accompli au moins 40 heures de vol, ou 35 heures si celles-ci ont été accomplies dans le cadre d'un cours de formation homologuée, en qualité de pilote d'avions appropriés à la qualification de classe sollicitée. Le service de délivrance des licences détermine si l'expérience acquise comme pilote à l'instruction sur un simulateur d'entraînement au vol est acceptable dans le total du temps de vol de 40 heures ou de 35 heures, selon le cas. Le crédit correspondant à cette expérience sera limité à un maximum de 5 heures.

2.3.3.1.1.1 Lorsque le candidat a acquis une expérience de vol comme pilote d'aéronefs d'autres catégories, l'Autorité détermine si cette expérience est acceptable et, dans l'affirmative, la mesure dans laquelle il est possible de réduire en conséquence le nombre d'heures spécifié au § 2.3.3.1.1.

2.3.3.1.2 Le candidat doit avoir accompli au moins 10 heures de vol en solo sur des avions appropriés à la qualification de classe sollicitée, sous la supervision d'un instructeur de vol habilité, dont 5 heures de vol en solo sur campagne comprenant au moins un vol d'un minimum de 270 km (150 NM) au cours duquel a été effectué un atterrissage avec arrêt complet à deux aérodromes différents.

2.3.3.2 Instruction de vol

Le candidat doit avoir reçu une instruction en double commande sur des avions appropriés à la qualification de classe sollicitée, donnée par un instructeur de vol habilité. Celui-ci doit s'assurer que le candidat possède l'expérience opérationnelle nécessaire à un pilote privé, dans les domaines suivants au moins :

- a) reconnaissance et gestion des menaces et des erreurs ;
- b) préparation du vol, notamment calculs de masse et de centrage, inspection et préparation de l'avion ;
- c) manœuvres au sol et vol en circuit d'aérodrome, précautions à prendre et procédures à appliquer pour éviter les collisions ;
- d) pilotage de l'avion à l'aide de repères visuels extérieurs ;
- e) vol à vitesse faible ; reconnaissance du décrochage ou de l'amorce de décrochage et manœuvres de rétablissement ;
- f) vol à vitesse élevée ; reconnaissance du virage engagé ou de l'amorce de virage engagé et manœuvres de rétablissement ;
- g) décollages et atterrissages normaux et par vent traversier ;
- h) décollages aux performances maximales (terrain court et présence d'obstacles) ; atterrissages sur terrain court ;
- i) vol avec référence aux seuls instruments, y compris un virage de 180° en palier ;
- j) vol sur campagne comportant l'utilisation des repères visuels, de la navigation à l'estime et, s'il y en a, des aides de radionavigation ;
- k) manœuvres d'urgence, notamment avec mauvais fonctionnement simulé des équipements de l'avion ;
- l) vols au départ et à destination d'aérodromes contrôlés et survol de ces aérodromes, respect des procédures des services de la circulation aérienne ;
- m) procédures de communication et expressions conventionnelles.



2.3.4 Conditions propres à la délivrance de la qualification catégorie hélicoptère

2.3.4.1 Expérience

2.3.4.1.1 Le candidat doit avoir accompli au moins 40 heures de vol en qualité de pilote d'hélicoptère, ou 35 heures si celles-ci ont été accomplies dans le cadre d'un cours de formation homologuée. L'Autorité détermine si l'expérience acquise comme pilote à l'instruction sur un simulateur d'entraînement au vol est acceptable dans le total du temps de vol de 40 heures ou de 35 heures, selon le cas. Le crédit correspondant à cette expérience sera limité à un maximum de 5 heures.

2.3.4.1.1.1 Lorsque le candidat a acquis une expérience de vol comme pilote d'aéronefs d'autres catégories, l'Autorité détermine si cette expérience est acceptable et, dans l'affirmative, la mesure dans laquelle il est possible de réduire en conséquence le nombre d'heures spécifié au § 2.3.4.1.1.

2.3.4.1.2 Le candidat doit avoir accompli sur hélicoptère au moins 10 heures de vol en solo sous la supervision d'un instructeur de vol habilité, dont 5 heures de vol en solo sur campagne comprenant au moins un vol d'un minimum de 180 km (100 NM) au cours duquel a été effectué un atterrissage en deux points différents.

2.3.4.2 Instruction de vol

2.3.4.2.1 Le candidat doit avoir reçu au moins 20 heures d'instruction en double commande sur hélicoptère, donnée par un instructeur de vol habilité. Celui-ci s'assurera que le candidat possède l'expérience opérationnelle nécessaire à un pilote privé, dans les domaines suivants au moins :

- a) reconnaissance et gestion des menaces et des erreurs ;
- b) préparation du vol, notamment calculs de masse et de centrage, inspection et préparation de l'hélicoptère ;
- c) manœuvres au sol et vol en circuit d'aérodrome, précautions à prendre et procédures à appliquer pour éviter les collisions ;
- d) pilotage de l'hélicoptère à l'aide de repères visuels extérieurs ;
- e) rétablissement à l'amorce d'un enfoncement par défaut de pas collectif ; techniques de rétablissement à partir d'un régime rotor trop bas, dans la plage d'utilisation normale du moteur ;
- f) mises en régime moteur et rotor, et manœuvres au sol ; vol stationnaire ; décollages et atterrissages normaux, par vent traversier et sur terrain en pente ;
- g) décollages et atterrissages à la puissance minimale nécessaire ; techniques de décollage et d'atterrissage aux performances maximales ; opérations en zone restreinte ; arrêts rapides ;
- h) vol sur campagne, dont un vol d'au moins une heure, comportant l'utilisation des repères visuels, de la navigation à l'estime et, s'il y en a, des aides de radionavigation ;
- i) manœuvres d'urgence, notamment avec mauvais fonctionnement simulé de l'équipement de l'hélicoptère ; approche en autorotation ;
- j) vols au départ et à destination d'aérodromes contrôlés et survol de ces aérodromes, respect des procédures des services de la circulation aérienne ;
- k) procédures de communication et expressions conventionnelles.

2.3.4.2.1.1 Réserve

2.3.5 Conditions propres à la délivrance de la qualification catégorie aéronef à sustentation motorisée (Réserve)

2.3.6 Conditions propres à la délivrance de la qualification catégorie dirigeable

2.3.6.1 Expérience

Le candidat aura accompli au moins 25 heures de vol en qualité de pilote de dirigeable, qui comprendront au minimum :

- a) 3 heures de formation au vol sur campagne à bord d'un dirigeable avec un vol sur campagne sur une distance totale d'au moins 45 km (25 NM) ;
- b) 5 décollages et 5 atterrissages avec arrêt complet à un aérodrome, chaque atterrissage comportant un vol en circuit à l'aérodrome ;
- c) 3 heures de vol aux instruments ;



- d) 5 heures comme pilote exerçant les fonctions de pilote commandant debord sous la supervision du pilote commandant de bord titulaire.

2.3.6.2 Instruction de vol

Le candidat aura reçu une instruction en double commande sur dirigeable, donnée par un instructeur de vol habilité. Celui-ci s'assurera que le candidat a reçu une instruction dans les domaines suivants au moins :

- a) reconnaissance et gestion des menaces et des erreurs ;
- b) préparation du vol, notamment calculs de masse et de centrage, inspection et préparation du dirigeable ;
- c) manœuvres à l'aide de repères au sol ;
- d) manœuvres au sol et vol en circuit d'aérodrome, précautions à prendre et procédures à appliquer pour éviter les collisions ;
- e) techniques et procédures de décollage, notamment limites appropriées, procédures d'urgence et signaux ;
- f) pilotage du dirigeable à l'aide de repères visuels extérieurs ;
- g) décollages, atterrissages et remise des gaz ;
- h) décollages aux performances maximales (présence d'obstacles) ;
- i) vol avec référence aux seuls instruments, y compris un virage de 180° en palier ;
- j) navigation, vol sur campagne comportant l'utilisation des repères visuels, de la navigation à l'estime et des aides de radionavigation ;
- k) manœuvres d'urgence (reconnaissance des fuites), notamment avec mauvais fonctionnement simulé de l'équipement du dirigeable ;
- l) procédures de communication et expressions conventionnelles.

2.4 Licence de pilote professionnel

2.4.1 Conditions générales de délivrance de la licence pour les catégories d'aéronefs à sustentation motorisée, avion, dirigeable et hélicoptère

2.4.1.1 Âge

Le candidat doit être âgé de 18 ans révolus.

2.4.1.2 Connaissances

Le candidat doit prouver qu'il connaît au moins les sujets suivants, à un niveau correspondant aux privilèges du titulaire de la licence de pilote professionnel et à la catégorie d'aéronef dont l'inclusion dans la licence est prévue.

Droit aérien

- a) réglementation intéressant le titulaire de la licence de pilote professionnel ; règles de l'air ; méthodes et procédures appropriées des services de la circulation aérienne ;

Connaissance générale des aéronefs en ce qui concerne les aéronefs à sustentation motorisée, les avions, les dirigeables et les hélicoptères

- b) principes d'utilisation et de fonctionnement des moteurs, systèmes et instruments ;
- c) limites d'emploi de la catégorie d'aéronef considérée et des moteurs correspondants ; renseignements opérationnels pertinents du manuel de vol ou d'autres documents appropriés ;
- d) utilisation et vérification du fonctionnement des systèmes et équipements des aéronefs considérés ;
- e) méthodes de maintenance des cellules, systèmes et moteurs des aéronefs considérés ;
- f) pour les aéronefs à sustentation motorisée et les hélicoptères : transmission (chaîne dynamique), s'il y a lieu ;
- g) pour les dirigeables : propriétés physiques et application pratique des gaz utilisés ;

Préparation du vol, performances et chargement

- h) effets du chargement et de la répartition de la masse sur la manœuvrabilité, les caractéristiques de vol et les performances d'un aéronef ; calculs de masse et de centrage ;



- i) emploi et application pratique des données de performances, notamment au décollage et à l'atterrissage ;
- j) planification prévol et en route pour les vols VFR commerciaux ; établissement et dépôt des plans de vol des services de la circulation aérienne ; procédures appropriées des services de la circulation aérienne ; procédures de calage altimétrique ;
- k) pour les aéronefs à sustentation motorisée, les dirigeables et les hélicoptères : effets des charges externes sur la manœuvrabilité ;

Performances humaines

- l) performances humaines, y compris les principes de la gestion des menaces et des erreurs ;

Météorologie

- m) interprétation et application des messages d'observations, cartes et prévisions météorologiques aéronautiques ; utilisation et procédures d'obtention des renseignements météorologiques, avant le vol et en vol ; altimétrie ;
- n) météorologie aéronautique ; éléments de climatologie influant sur l'aviation dans les régions où le candidat sera amené à piloter ; mouvement des systèmes de pression, structure des fronts, origine et caractéristiques des phénomènes météorologiques significatifs qui influent sur les conditions de décollage, de croisière et d'atterrissage ;
- o) causes, reconnaissance et effets du givrage ; procédures de pénétration des zones frontales ; évitement des conditions météorologiques dangereuses ;

Navigation

- p) navigation aérienne, notamment emploi des cartes aéronautiques, des instruments et des aides à la navigation ; compréhension des principes et caractéristiques des systèmes de navigation appropriés ; utilisation de l'équipement de bord ;
- q) dans le cas de dirigeables :
 1. emploi, limites d'emploi et vérification du fonctionnement de l'avionique et des instruments nécessaires à la conduite et à la navigation ;
 2. emploi, précision et fiabilité des systèmes de navigation utilisés au départ, en croisière, à l'approche et à l'atterrissage ; identification des aides de radio navigation ;
 3. principes et caractéristiques des systèmes de navigation autonomes et à référence extérieure ; utilisation de l'équipement de bord ;

Procédures opérationnelles

- r) application de la gestion des menaces et des erreurs aux performances opérationnelles ;
- s) emploi de la documentation aéronautique telle que les publications d'information aéronautique (AIP), les NOTAM et les codes et abréviations aéronautiques ;
- t) procédures de calage altimétrique ;
- u) précautions et procédures d'urgence appropriées ;
- v) procédures opérationnelles de transport de fret ; risques que peuvent présenter les marchandises dangereuses ;
- w) consignes de sécurité à donner aux passagers, notamment sur les précautions à prendre lorsqu'ils embarquent dans un aéronef ou en débarquent ;
- x) dans le cas des hélicoptères et, s'il y a lieu, des aéronefs à sustentation motorisée, enfoncement par défaut de pas collectif, résonance sol, décrochage de la pale reculante, basculement latéral et autres dangers liés au vol ; mesures de sécurité propres au vol en VMC ;

Principes du vol

- y) principes du vol ;

Radiotéléphonie

- z) procédures de communication et expressions conventionnelles pour le vol VFR ; mesures à prendre en cas d'interruption des communications.

2.4.1.3 Habileté

Le candidat aura prouvé qu'il est capable, en qualité de pilote commandant de bord d'un aéronef de la catégorie d'aéronef considérée, d'appliquer les procédures et d'exécuter les manœuvres indiquées



aux §2.4.3.2, 2.4.4.2, 2.4.5.2 ou 2.4.6.2 avec un degré de compétence correspondant aux privilèges du titulaire de la licence de pilote professionnel, ainsi que:

- a) de reconnaître et de gérer les menaces et les erreurs ;
- b) de respecter les limites d'emploi de l'aéronef ;
- c) d'exécuter toutes les manœuvres avec souplesse et précision ;
- d) de faire preuve de jugement et de qualités d'aviateur ;
- e) d'appliquer ses connaissances aéronautiques ;
- f) de garder à tout instant la maîtrise de l'aéronef, de telle manière que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre est assurée.

2.4.1.4 Aptitude physique et mentale

Le candidat doit détenir une attestation médicale de classe 1 en cours de validité.

2.4.2 Privilèges du titulaire de la licence et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges

2.4.2.1 Sous réserve des conditions spécifiées aux § 1.2.5, 1.2.6, 1.2.7.1, 1.2.9 et 2.1, la licence de pilote professionnel permet à son titulaire :

- a) d'exercer tous les privilèges du titulaire de la licence de pilote privé d'un aéronef de la catégorie d'aéronef considérée ;
- b) de remplir les fonctions de pilote commandant de bord d'un aéronef de la catégorie d'aéronef considérée utilisé pour effectuer des vols autres que des vols de transport commercial ;
- c) de remplir les fonctions de pilote commandant de bord, dans le transport aérien commercial, d'un aéronef de la catégorie d'aéronef considérée certifié pour être exploité par un seul pilote ;
- d) de remplir les fonctions de copilote d'un aéronef de la catégorie d'aéronef considérée dans lequel la présence d'un copilote est exigée ;
- e) pour la catégorie dirigeable : de piloter un dirigeable selon les règles IFR.

2.4.2.2 Avant d'exercer de nuit ces privilèges, le titulaire de la licence devra avoir reçu sur un aéronef de la catégorie d'aéronef considérée une instruction en double commande au vol de nuit, avec décollages, atterrissages et navigation.

2.4.3 Conditions propres à la délivrance de la qualification catégorie avion

2.4.3.1 Expérience

2.4.3.1.1 Le candidat doit avoir accompli au moins 200 heures de vol, ou 150 heures si celles-ci ont été accomplies dans le cadre d'un cours de formation homologuée, en qualité de pilote d'avion. L'Autorité détermine si l'expérience acquise comme pilote à l'instruction sur un simulateur d'entraînement au vol est acceptable dans le total du temps de vol de 200 heures ou de 150 heures, selon le cas. Le crédit correspondant à cette expérience est limité à un maximum de 10 heures.

2.4.3.1.1.1 Le candidat doit avoir accompli sur avion un minimum de :

- a) 100 heures, ou 70 heures dans le cas d'un cours de formation homologuée, en qualité de pilote commandant de bord ;
- b) 20 heures de vol sur campagne en qualité de pilote commandant de bord, comprenant un vol d'un minimum de 540km (300NM) au cours duquel aura été effectué un atterrissage avec arrêt complet à deux aérodromes différents ;
- c) 10 heures d'instruction aux instruments, dont un maximum de 5 heures peuvent être aux instruments au sol ;
- d) Si les privilèges de la licence doivent être exercés de nuit, 5 heures de vol de nuit, comprenant 5 décollages et 5 atterrissages en qualité de pilote commandant de bord.



2.4.3.1.2 Lorsque le candidat a acquis une expérience de vol comme pilote d'aéronefs d'autres catégories, l'Autorité détermine si cette expérience est acceptable et, dans l'affirmative, la mesure dans laquelle il est possible de réduire en conséquence le nombre d'heures spécifié au § 2.4.3.1.1.

2.4.3.2 Instruction de vol

2.4.3.2.1 Le candidat doit avoir reçu une instruction en double commande sur des avions appropriés à la qualification de classe ou de type sollicitée, donnée par un instructeur de vol habilité. Celui-ci doit s'assurer que le candidat possède l'expérience opérationnelle nécessaire à un pilote professionnel, dans les domaines suivants au moins :

- a) reconnaissance et gestion des menaces et des erreurs ;
- b) préparation du vol, notamment calculs de masse et de centrage, inspection et préparation de l'avion ;
- c) manœuvres au sol et vol en circuit d'aérodrome, précautions à prendre et procédures à appliquer pour éviter les collisions ;
- d) pilotage de l'avion à l'aide de repères visuels extérieurs ;
- e) vol à vitesse faible ; évitement des vrilles ; reconnaissance du décrochage ou de l'amorce de décrochage et manœuvres de rétablissement ;
- f) vols avec puissance asymétrique, pour la qualification de classe ou de type multimoteur ;
- g) vol à vitesse élevée ; reconnaissance du virage engagé ou de l'amorce de virage engagé et manœuvres de rétablissement ;
- h) décollages et atterrissages normaux et par vent traversier ;
- i) décollages aux performances maximales (terrain court et présence d'obstacles) ; atterrissages sur terrain court ;
- j) manœuvres de vol fondamentales et rétablissement à partir d'assiettes inhabituelles avec référence aux seuls instruments de base ;
- k) vol sur campagne comportant l'utilisation des repères visuels, de la navigation à l'estime et des aides de radio- navigation ; procédures de déroutement ;
- l) procédures et manœuvres anormales et d'urgence, notamment avec mauvais fonctionnement simulé des équipements de l'avion ;
- m) vols au départ et à destination d'aérodromes contrôlés et survol de ces aérodromes, respect des procédures des services de la circulation aérienne ;
- n) procédures de communication et expressions conventionnelles.

2.4.3.2.2 Le postulant doit avoir reçu, en vol réel, une formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement approuvée par le service de délivrance des licences.

2.4.4 Conditions propres à la délivrance de la qualification catégorie hélicoptère

2.4.4.1 Expérience

2.4.4.1.1 Le candidat doit avoir accompli au moins 150 heures de vol, ou 100 heures si celles-ci ont été accomplies dans le cadre d'un cours de formation homologuée, en qualité de pilote d'hélicoptère. L'Autorité détermine si l'expérience acquise comme pilote à l'instruction sur un simulateur d'entraînement au vol est acceptable dans le total du temps de vol de 150 heures ou de 100 heures, selon le cas. Le crédit correspondant à cette expérience est limité à un maximum de 10 heures.

2.4.4.1.1.1 Le candidat doit avoir accompli, sur hélicoptère, au moins :

- a) 35 heures en qualité de pilote commandant de bord ;
- b) 10 heures de vol sur campagne en qualité de pilote commandant de bord, comprenant un vol au cours duquel aura été effectué un atterrissage en deux points différents ;
- c) 10 heures d'instruction aux instruments, dont un maximum de 5 heures peuvent être aux instruments au sol ;
- d) si les privilèges de la licence doivent être exercés de nuit, 5 heures de vol de nuit, comprenant 5 décollages et 5 circuits d'atterrissage en qualité de pilote commandant de bord.



2.4.4.1.2 Lorsque le candidat a acquis une expérience de vol comme pilote d'aéronefs d'autres catégories, l'Autorité détermine si cette expérience est acceptable et, dans l'affirmative, la mesure dans laquelle il est possible de réduire en conséquence le nombre d'heures spécifié au § 2.4.4.1.1.

2.4.4.2 Instruction de vol

Le candidat doit avoir reçu une instruction en double commande sur hélicoptère, donnée par un instructeur de vol habilité. Celui-ci doit s'assurer que le candidat possède l'expérience opérationnelle nécessaire à un pilote professionnel, dans les domaines suivants au moins :

- a) reconnaissance et gestion des menaces et des erreurs ;
- b) préparation du vol, notamment calculs de masse et de centrage, inspection et préparation de l'hélicoptère ;
- c) manœuvres au sol et vol en circuit d'aérodrome, précautions à prendre et procédures à appliquer pour éviter les collisions ;
- d) pilotage de l'hélicoptère à l'aide de repères visuels extérieurs ;
- e) rétablissement à l'amorce d'un enfoncement par défaut de pas collectif ; techniques de rétablissement à partir d'un régime rotor trop bas, dans la plage d'utilisation normale du moteur ;
- f) mises en régime moteur et rotor, et manœuvres au sol ; vol stationnaire ; décollages et atterrissages normaux, par vent traversier et sur terrain en pente ; approches à forte pente ;
- g) décollages et atterrissages à la puissance minimale nécessaire ; techniques de décollage et d'atterrissage aux performances maximales ; opérations en zone restreinte ; arrêts rapides ;
- h) vol stationnaire hors effet de sol ; opérations avec charge externe, s'il y a lieu ; vol à haute altitude ;
- i) manœuvres de vol fondamentales et rétablissement à partir d'assiettes inhabituelles avec référence aux seuls instruments de base ;
- j) vol sur campagne comportant l'utilisation des repères visuels, de la navigation à l'estime et des aides de radionavigation ; procédures de déroutement ;
- k) procédures anormales et d'urgence, notamment avec mauvais fonctionnement simulé de l'équipement de l'hélicoptère ; approche et atterrissage en autorotation ;
- l) vols au départ et à destination d'aérodromes contrôlés et survol de ces aérodromes ; respect des procédures des services de la circulation aérienne ;
- m) procédures de communication et expressions conventionnelles.

2.4.5 Conditions propres à la délivrance de la qualification catégorie aéronef à sustentation motorisée (Réservé)

2.4.6 Conditions propres à la délivrance de la qualification catégorie dirigeable

2.4.6.1 Expérience

2.4.6.1.1 Le candidat doit avoir accompli au moins 200 heures de vol en qualité de pilote.

2.4.6.1.1.1 Le candidat doit avoir accompli au moins :

- a) 50 heures en qualité de pilote de dirigeable ;
- b) 30 heures, sur des dirigeables, en qualité de pilote commandant de bord ou de pilote commandant de bord sous supervision, qui comprendront au moins :
 - 10 heures de vol sur campagne ;
 - 10 heures de vol de nuit ;
- c) 40 heures aux instruments, dont 20 doivent être en vol et 10 en vol à bord d'un dirigeable ;
- d) 20 heures de formation au vol à bord d'un dirigeable, dans les domaines d'exploitation énumérés au § 2.4.6.2.

2.4.6.2 Instruction de vol

Le candidat doit avoir reçu une instruction en double commande sur dirigeable, donnée par un instructeur de vol habilité. Celui-ci doit s'assurer que le candidat possède l'expérience opérationnelle nécessaire à un pilote professionnel, dans les domaines suivants au moins :

- a) reconnaissance et gestion des menaces et des erreurs ;
- b) préparation du vol, notamment calculs de masse et de centrage, inspection et préparation du dirigeable ;



- c) manœuvres au sol et vol en circuit d'aérodrome, précautions à prendre et procédures à appliquer pour éviter les collisions ;
- d) techniques et procédures de décollage, notamment limites appropriées, procédures d'urgence et signaux ;
- e) pilotage du dirigeable à l'aide de repères visuels extérieurs ;
- f) reconnaissance des fuites ;
- g) décollages et atterrissages normaux ;
- h) décollages aux performances maximales (terrain court et présence d'obstacles) ; atterrissages sur terrain court ;
- i) vol selon les règles de vol aux instruments ;
- j) vol sur campagne comportant l'utilisation des repères visuels, de la navigation à l'estime et, s'il y en a, des aides de radio navigation ;
- k) manœuvres d'urgence, notamment avec mauvais fonctionnement simulé de l'équipement du dirigeable ;
- l) vols au départ et à destination d'aérodromes contrôlés et survol de ces aérodromes, respect des procédures des services de la circulation aérienne ;
- m) procédures de communication et expressions conventionnelles.

2.5 Licence de pilote en équipage multiple catégorie avion (Réservé)

2.6 Licence de pilote de ligne

2.6.1 Conditions générales de délivrance de la licence pour les catégories avion et hélicoptère

2.6.1.1 Âge

Le candidat doit être âgé de 21 ans révolus.

2.6.1.2 Connaissances

2.6.1.2.1 Le candidat doit avoir prouvé qu'il connaît au moins les sujets suivants, à un niveau correspondant aux privilèges du titulaire de la licence de pilote de ligne et à la catégorie d'aéronef dont l'inclusion dans la licence est prévue.

Droit aérien

- a) réglementation intéressant le titulaire de la licence de pilote de ligne ; règles de l'air ; méthodes et procédures appropriées des services de la circulation aérienne ;

Connaissance générale des aéronefs en ce qui concerne les aéronefs à sustentation motorisée, les avions et les hélicoptères

- b) caractéristiques générales et limites d'emploi des systèmes des aéronefs, notamment des circuits électriques, des circuits hydrauliques et des systèmes de pressurisation ; systèmes de commande de vol, y compris le pilote automatique et l'augmentation de la stabilité ;
- c) principes de fonctionnement, procédures d'utilisation et limites d'emploi des moteurs d'aéronef ; effets des conditions atmosphériques sur les performances des moteurs : renseignements opérationnels pertinents du manuel de vol ou d'autres documents appropriés ;
- d) procédures et limites d'emploi applicables à la catégorie d'aéronef considérée ; effets des conditions atmosphériques sur les performances des aéronefs selon les renseignements opérationnels pertinents du manuel de vol ;
- e) utilisation et vérification du fonctionnement des systèmes et équipements des aéronefs considérés ;
- f) instruments de vol ; compas, erreurs dues aux virages et à l'accélération ; limites de fonctionnement des instruments gyroscopiques et effets de la précession ; pratiques et procédures à appliquer en cas de mauvais fonctionnement des divers instruments de vol et dispositifs d'affichage électroniques ;
- g) méthodes de maintenance des cellules, systèmes et moteurs des aéronefs considérés ;
- h) pour les aéronefs à sustentation motorisée et les hélicoptères : transmission (chaîne dynamique), s'il y a lieu ;

Préparation du vol, performances et chargement



- i) effets du chargement et de la répartition de la masse sur la manœuvrabilité, les caractéristiques de vol et les performances d'un aéronef ; calculs de masse et de centrage ;
- j) emploi et application pratique des données de performances, notamment au décollage et à l'atterrissage, ainsi que procédures de conduite du vol en croisière ;
- k) planification prévol et en route opérationnelle ; établissement et dépôt des plans de vol des services de la circulation aérienne ; procédures appropriées des services de la circulation aérienne ; procédures de calage altimétrique ;
- l) pour les aéronefs à sustentation motorisée et les hélicoptères : effets des charges externes sur la manœuvrabilité ;

Performances humaines

- m) performances humaines, y compris les principes de la gestion des menaces et des erreurs ;

Météorologie

- n) interprétation et application des messages d'observations, cartes et prévisions météorologiques aéronautiques ; codes et abréviations ; utilisation et procédures d'obtention des renseignements météorologiques, avant le vol et en vol ; altimétrie ;
- o) météorologie aéronautique ; éléments de climatologie influant sur l'aviation dans les régions où le candidat sera amené à piloter ; mouvement des systèmes de pression, structure des fronts, origine et caractéristiques des phénomènes météorologiques significatifs qui influent sur les conditions de décollage, de croisière et d'atterrissage ;
- p) causes, reconnaissance et effets du givrage ; procédures de pénétration des zones frontales ; évitement des conditions météorologiques dangereuses ;
- q) dans le cas des aéronefs à sustentation motorisée et des avions, météorologie pratique à haute altitude, y compris l'interprétation et l'emploi des observations, cartes et prévisions météorologiques ; courants-jets ;

Navigation

- r) navigation aérienne, notamment emploi des cartes aéronautiques, des aides de radionavigation et des systèmes de navigation de surface ; exigences propres à la navigation long-courrier ;
- s) emploi, limites d'emploi et vérification du fonctionnement de l'avionique et des instruments nécessaires à la conduite des aéronefs et à la navigation ;
- t) emploi, précision et fiabilité des systèmes de navigation utilisés au départ, en croisière, à l'approche et à l'atterrissage ; identification des aides de radionavigation ;
- u) principes et caractéristiques des systèmes de navigation autonomes et à référence extérieure ; utilisation de l'équipe- ment de bord ;

Procédures opérationnelles

- v) application de la gestion des menaces et des erreurs aux performances opérationnelles ;
- w) interprétation et emploi de la documentation aéronautique telle que les publications d'information aéronautique(AIP), les NOTAM, les codes et abréviations aéronautiques ;
- x) précautions et procédures d'urgence ; mesures de sécurité ;
- y) procédures opérationnelles de transport de fret et de marchandises dangereuses ;
- z) consignes de sécurité à donner aux passagers, notamment sur les précautions à prendre lorsqu'ils embarquent dans un aéronef ou en débarquent ;
- aa) dans le cas des hélicoptères et, s'il y a lieu, des aéronefs à sustentation motorisée, enfoncement par défaut de pas collectif, résonance sol, décrochage de la pale reculante, basculement latéral et autres dangers liés au vol ; mesures de sécurité propres au vol VMC ;

Principes du vol

- bb) principes du vol ;

Radioréphonie

- cc) procédures de communication et expressions conventionnelles ; mesures à prendre en cas d'interruption des communications.



2.6.1.2.2 En plus de connaître les sujets précédents, le candidat à une licence de pilote de ligne applicable à la catégorie avion aura satisfait aux conditions de connaissances de la qualification de vol aux instruments figurant au § 2.7.1.1.

2.6.1.3 Habileté

2.6.1.3.1 Le candidat doit avoir prouvé qu'il est capable, en qualité de pilote commandant de bord d'un aéronef de la catégorie considérée dans lequel la présence d'un copilote est exigée :

- a) d'exécuter les procédures avant le vol, y compris la préparation du plan de vol exploitation et le dépôt du plan de vol des services de la circulation aérienne ;
- b) d'exécuter les procédures et manœuvres de vol normales dans toutes les phases de vol ;
- c) d'exécuter les procédures et manœuvres anormales et d'urgence liées aux pannes et mauvais fonctionnements d'équipement comme les moteurs, les systèmes et la cellule ;
- d) d'exécuter les procédures à suivre en cas d'incapacité d'un membre d'équipage et les procédures de coordination de l'équipage, y compris la répartition des tâches entre les pilotes, la coopération des membres de l'équipage et l'utilisation des listes de vérifications ;
- e) dans le cas des aéronefs à sustentation motorisée et des avions, d'exécuter les procédures et manœuvres pour le vol aux instruments indiquées au § 2.7.4.1, alinéas a) d), y compris en situation de panne de moteur simulée.

2.6.1.3.1.1 Dans le cas d'un avion, le candidat doit avoir prouvé qu'il est capable d'appliquer les procédures et d'exécuter les manœuvres indiquées au § 2.6.1.3.1 en qualité de pilote commandant de bord d'un avion multimoteur.

2.6.1.3.1.2 Le candidat doit avoir prouvé qu'il est capable d'appliquer les procédures et d'exécuter les manœuvres indiquées au § 2.6.1.3 avec un degré de compétence correspondant aux privilèges du titulaire de la licence de pilote de ligne, ainsi que :

- a) de reconnaître et de gérer les menaces et les erreurs ;
- b) de piloter manuellement l'aéronef en souplesse et avec précision en respectant à tout instant les limites, de telle manière que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre est assurée ;
- c) d'utiliser le mode automatique approprié à la phase de vol et de demeurer conscient du mode automatique actif ;
- d) d'exécuter, de façon précise, les procédures normales, anormales et d'urgence dans toutes les phases de vol ;
- e) de faire preuve de jugement et de qualités d'aviateur, notamment par une prise de décisions structurée et le maintien de la conscience de la situation ;
- f) de communiquer efficacement avec les autres membres d'équipage de conduite et d'appliquer efficacement les procédures en cas d'incapacité d'un membre de l'équipage et les procédures de coordination de l'équipage, notamment pour la répartition des tâches entre les pilotes, la coopération des membres de l'équipage, le respect des procédures d'exploitation normalisées (SOP) et l'utilisation des listes de vérifications.

2.6.1.4 Aptitude physique et mentale

Le candidat doit détenir une attestation médicale de classe 1 en cours de validité.

2.6.2 Privilèges du titulaire de la licence et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges

2.6.2.1 Sous réserve des conditions spécifiées aux § 1.2.5, 1.2.6, 1.2.7.1, 1.2.9 et 2.1, la licence de pilote de ligne permet à son titulaire :

- a) d'exercer tous les privilèges du titulaire de la licence de pilote privé et de la licence de pilote professionnel dans un aéronef de la catégorie d'aéronef considérée et, dans le cas d'une licence des catégories avion, de la qualification de vol aux instruments ;
- b) de remplir les fonctions de pilote commandant de bord dans le transport aérien commercial, dans un aéronef de la catégorie considérée certifié pour être exploité par plus d'un pilote.



2.6.2.2 Si le titulaire d'une licence de pilote de ligne de la catégorie avion ne détenait précédemment qu'une licence de pilote en équipage multiple, les privilèges de la licence seront limités aux vols en équipage multiple, à moins que le titulaire ne remplisse les conditions spécifiées aux § 2.5.2.1, alinéa a), 2.5.2.2 et 2.5.2.3, selon qu'il convient. Toute limitation des privilèges sera indiquée sur la licence.

2.6.3 Conditions propres à la délivrance de la qualification catégorie avion

2.6.3.1 Expérience

2.6.3.1.1 Le candidat doit avoir accompli au moins 1500 heures de vol en qualité de pilote d'avion. L'Autorité détermine si l'expérience acquise comme pilote à l'instruction sur un simulateur d'entraînement au vol est acceptable dans le total du temps de vol de 1500 heures. Le crédit correspondant à cette expérience est limité à un maximum de 100 heures, dont un maximum de 25 heures sur entraîneur de procédures de vol ou sur entraîneur primaire de vol aux instruments.

2.6.3.1.1.1 Le candidat doit avoir accompli, sur avion, au moins :

- a) 500 heures en qualité de pilote commandant de bord sous supervision, ou 250 heures en qualité de pilote commandant de bord ou composées comme suit : 70 heures au minimum en qualité de pilote commandant de bord et le reste en qualité de pilote commandant de bord sous supervision ;
- b) 200 heures de vol sur campagne, dont un minimum de 100 heures en qualité de pilote commandant de bord ou de pilote commandant de bord sous supervision ;
- c) 75 heures aux instruments, dont un maximum de 30 heures peuvent être aux instruments au sol ;
- d) 100 heures de vol de nuit en qualité de pilote commandant de bord ou de copilote.

2.6.3.1.2 Lorsque le candidat a acquis une expérience de vol comme pilote d'aéronefs d'autres catégories, l'Autorité détermine si cette expérience est acceptable et, dans l'affirmative, la mesure dans laquelle il est possible de réduire en conséquence le nombre d'heures spécifié au § 2.6.3.1.1.

2.6.3.2 Instruction de vol

Le candidat doit avoir reçu l'instruction de vol en double commande spécifiée au §2.4.3.2 pour la délivrance de la licence de pilote professionnel et au § 2.7.4 pour la délivrance de la qualification de vol aux instruments ou au § 2.5.4 pour la délivrance de la licence de pilote en équipage multiple.

2.6.4 Conditions propres à la délivrance de la qualification catégorie hélicoptère

2.6.4.1 Expérience

2.6.4.1.1 Le candidat doit avoir accompli au moins 1 000 heures de vol en qualité de pilote d'hélicoptère. L'Autorité détermine si l'expérience acquise comme pilote à l'instruction sur un simulateur d'entraînement au vol est acceptable dans le total du temps de vol de 1 000 heures. Le crédit correspondant à cette expérience est limité à un maximum de 100 heures, dont un maximum de 25 heures sur entraîneur de procédures de vol ou sur entraîneur primaire de vol aux instruments.

2.6.4.1.1.1 Le candidat doit avoir accompli, sur hélicoptère, au moins :

- a) 250 heures effectuées en qualité de pilote commandant de bord ou composées comme suit : 70 heures au minimum en qualité de pilote commandant de bord et le reste en qualité de pilote commandant de bord sous supervision ;
- b) 200 heures de vol sur campagne, dont un minimum de 100 heures en qualité de pilote commandant de bord ou de pilote commandant de bord sous supervision ;
- c) 30 heures aux instruments, dont un maximum de 10 heures peuvent être aux instruments au sol ;
- d) 50 heures de vol de nuit en qualité de pilote commandant de bord ou de copilote.



2.6.4.1.2 Lorsque le candidat a acquis une expérience de vol comme pilote d'aéronefs d'autres catégories, l'Autorité détermine si cette expérience est acceptable et, dans l'affirmative, la mesure dans laquelle il est possible de réduire en conséquence le nombre d'heures spécifié au § 2.6.4.1.1.

2.6.4.2 Instruction de vol

Le candidat doit avoir reçu l'instruction de vol exigée pour la délivrance de la licence de pilote professionnel (§ 2.4.4.2).

2.6.5 Conditions propres à la délivrance de la qualification catégorie aéronef à sustentation motorisée (Réservé)

2.7 Qualification de vol aux instruments

2.7.1 Conditions de délivrance de la qualification pour les catégories avion, dirigeable et hélicoptère

2.7.1.1 Connaissances

Le candidat doit prouver qu'il connaît au moins les sujets suivants, à un niveau correspondant aux privilèges du titulaire de la qualification de vol aux instruments.

Droit aérien

- a) Réglementation relative au vol IFR ; méthodes et procédures correspondantes des services de la circulation aérienne ;

Connaissance générale des aéronefs de la catégorie sollicitée

- b) emploi, limites et disponibilité de l'avionique, des dispositifs électroniques et des instruments nécessaires à la conduite et à la navigation des aéronefs en IFR et en conditions météorologiques aux instruments ; emploi et limites du pilote automatique ;
- c) compas, erreurs dues aux virages et à l'accélération ; limites de fonctionnement des instruments gyroscopiques et effets de la précession ; pratiques et procédures à appliquer en cas de mauvais fonctionnement des divers instruments de vol ;

Préparation du vol et performances des aéronefs de la catégorie sollicitée

- d) préparation et vérifications prévol propres au vol IFR ;
- e) plans de vol exploitation ; établissement et dépôt des plans de vol des services de la circulation aérienne pour le vol IFR ; procédures de calage altimétrique ;

Performances humaines pour les aéronefs de la catégorie sollicitée

- f) performances humaines applicables au vol aux instruments sur aéronef, y compris les principes de la gestion des menaces et des erreurs ;

Météorologie pour les aéronefs de la catégorie sollicitée

- g) application de la météorologie aéronautique ; interprétation et emploi des cartes, messages d'observations et prévisions ; codes et abréviations ; utilisation et procédures d'obtention des renseignements météorologiques ; altimétrie ;
- h) causes, reconnaissance et effets du givrage ; procédures de pénétration des zones frontales ; évitement des conditions météorologiques dangereuses ;
- i) dans le cas des aéronefs à sustentation motorisée et des hélicoptères, effets du givrage des rotors ;

Navigation pour les aéronefs de la catégorie sollicitée

- j) pratique de la navigation aérienne à l'aide des aides de radionavigation ;
- k) emploi, précision et fiabilité des systèmes de navigation utilisés au départ, en croisière, à l'approche et à l'atterrissage ; identification des aides de radionavigation ;

Procédures opérationnelles des aéronefs de la catégorie sollicitée

- l) application de la gestion des menaces et des erreurs aux performances opérationnelles ;
- m) interprétation et emploi de la documentation aéronautique telle que les publications d'information aéronautique (AIP), les NOTAM, les codes et abréviations aéronautiques, et les cartes de procédures aux instruments pour le départ, la croisière, la descente et l'approche ;



- n) précautions et procédures d'urgence ; mesures de sécurité propres au vol IFR ; critères de franchissement d'obstacles ;

Radiotéléphonie

- o) procédures de communication et expressions conventionnelles pour les vols IFR ; mesures à prendre en cas d'interruption des communications.

2.7.1.2 Habileté

2.7.1.2.1 Le candidat doit prouver, sur un aéronef de la catégorie pour laquelle il sollicite la qualification de vol aux instruments, qu'il est capable d'appliquer les procédures et d'exécuter les manœuvres indiquées au § 2.7.4.1 avec un degré de compétence correspondant aux privilèges du titulaire de la qualification de vol aux instruments, ainsi que :

- a) de reconnaître et de gérer les menaces et les erreurs ;
- b) de respecter les limites d'emploi de l'aéronef de la catégorie sollicitée ;
- c) d'exécuter toutes les manœuvres avec souplesse et précision ;
- d) de faire preuve de jugement et de qualités d'aviateur ;
- e) d'appliquer ses connaissances aéronautiques ;
- f) de garder à tout instant la maîtrise de l'aéronef, de telle manière que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre est assurée.

2.7.1.2.1.1 Avant d'exercer les privilèges de la qualification de vol aux instruments sur des aéronefs multimoteurs de la catégorie sollicitée, le candidat doit prouver qu'il est capable de piloter de tels aéronefs en se référant seulement aux instruments, un moteur étant en panne réelle ou simulée.

2.7.1.3 Aptitude physique et mentale

2.7.1.3.1 Les candidats titulaires de la licence de pilote privé doivent montrer qu'ils possèdent une acuité auditive conforme aux conditions requises pour la délivrance d'une attestation médicale de classe 1.

2.7.1.3.2 Réserve

2.7.2 Privilèges du titulaire de la qualification et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges

2.7.2.1 Sous réserve des conditions spécifiées aux § 1.2.5, 1.2.6 et 2.1, la qualification de vol aux instruments pour une catégorie d'aéronef donnée permet à son titulaire de piloter les aéronefs de cette catégorie selon les règles de vol aux instruments.

2.7.2.2 Avant d'exercer ces privilèges sur des aéronefs multimoteurs, le titulaire de la qualification doit avoir répondu aux conditions du § 2.7.1.2.1.1.

2.7.3 Expérience

2.7.3.1 Le candidat doit être titulaire d'une licence de pilote de la catégorie d'aéronef sollicitée.

2.7.3.2 Le candidat doit avoir accompli au moins :

- a) 50 heures de vol sur campagne en qualité pilote commandant de bord d'aéronefs de catégorie jugée acceptable par l'Autorité, dont au moins 10 heures sur la catégorie d'aéronef sollicitée ;
- b) 40 heures aux instruments sur aéronef, dont au maximum 20 heures peuvent être aux instruments au sol, ce maximum étant porté à 30 heures si l'on utilise un simulateur de vol. Les heures aux instruments au sol seront effectuées sous la supervision d'un instructeur habilité.



2.7.4 Instruction de vol

2.7.4.1 Pendant au moins 10 heures du temps de vol exigé au § 2.7.3.2, alinéa b), le candidat doit avoir reçu une instruction en double commande au vol aux instruments sur la catégorie d'aéronef sollicitée, donnée par un instructeur de vol habilité. Celui-ci doit s'assurer que le candidat possède l'expérience opérationnelle nécessaire à un titulaire d'une qualification de vol aux instruments, dans les domaines suivants au moins :

- a) Procédures avant le vol, y compris l'emploi du manuel de vol ou des documents équivalents ainsi que des documents appropriés des services de la circulation aérienne pour l'établissement d'un plan de vol IFR ;
- b) Inspection avant le vol, utilisation des listes de vérifications, circulation au sol et vérifications avant le décollage ;
- c) Procédures et manœuvres pour les vols IFR dans des conditions normales, de secours et d'urgence portant au moins sur les points suivants :
 - transition au vol aux instruments au décollage ;
 - départs et arrivées normalisés aux instruments ;
 - procédures IFR en route ;
 - procédures d'attente ;
 - approches aux instruments jusqu'aux minimums spécifiés ;
 - procédures d'approche interrompue ;
 - atterrissage à la suite d'une approche aux instruments ;
- d) manœuvres en vol et caractéristiques de vol particulières.

2.7.4.2 Pour exercer les privilèges de la qualification de vol aux instruments sur des aéronefs multimoteurs, le candidat doit avoir reçu une instruction en double commande, sur un aéronef multimoteur de la catégorie considérée, d'un instructeur de vol habilité. Celui-ci doit s'assurer que le candidat a acquis une expérience opérationnelle du vol par référence aux seuls instruments sur un aéronef de la catégorie considérée, un moteur étant en panne réelle ou simulée.

2.8 Qualification d'instructeur de vol pour les avions, les dirigeables et les hélicoptères

2.8.1 Conditions de délivrance de la qualification

2.8.1.1 Connaissances

Le candidat doit avoir satisfait aux conditions de connaissances de la licence de pilote professionnel correspondant à la catégorie d'aéronef visée par la licence. En outre, le candidat doit avoir prouvé qu'il connaît au moins les sujets suivants, à un niveau correspondant aux privilèges du titulaire de la qualification d'instructeur de vol :

- a) techniques d'instruction appliquée ;
- b) évaluation des résultats des élèves dans les matières qui font l'objet d'une instruction au sol ;
- c) processus d'apprentissage ;
- d) éléments de pédagogie ;
- e) évaluation des élèves, examens, principes d'enseignement ;
- f) élaboration de programmes de formation ;
- g) organisation des leçons ;
- h) techniques d'instruction en classe ;
- i) utilisation des aides de formation, y compris les simulateurs d'entraînement au vol, s'il y a lieu ;
- j) analyse et correction des erreurs des élèves ;
- k) performances humaines applicables à l'instruction en vol, y compris les principes de la gestion des menaces et des erreurs ;
- l) risques liés à la simulation des pannes et du mauvais fonctionnement des systèmes des aéronefs.

2.8.1.2 Habileté

Le candidat doit avoir prouvé, dans la catégorie et la classe d'aéronef pour lesquelles il sollicite les privilèges d'instructeur de vol, qu'il est capable d'enseigner les disciplines sur lesquelles doit porter l'instruction de vol, y compris l'instruction avant le vol, après le vol et, s'il y a lieu, au sol.



2.8.1.3 Expérience

Le candidat doit avoir satisfait aux conditions d'expérience de la licence de pilote professionnel spécifiées aux § 2.4.3.1, 2.4.4.1, 2.4.5.1 et 2.4.6.1 pour chaque catégorie d'aéronef, selon le cas.

2.8.1.4 Instruction de vol

Le candidat doit, sous la supervision d'un instructeur de vol agréé à cette fin par l'Autorité :

- a) avoir reçu une instruction sur les techniques d'instruction de vol relatives notamment à la démonstration, au comportement des élèves ainsi qu'à l'identification et à la correction des erreurs communément commises ;
- b) avoir pratiqué les techniques d'instruction relatives aux manœuvres et procédures de vol qu'il doit enseigner.

2.8.2 Privilèges du titulaire de la qualification et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges

2.8.2.1 Sous réserve des conditions spécifiées aux § 1.2.5 et 2.1, la qualification d'instructeur de vol permet à son titulaire :

- a) de diriger les vols en solo des élèves-pilotes ;
- b) d'assurer l'instruction de vol en vue de la délivrance de la licence de pilote privé, de la licence de pilote professionnel, de la qualification de vol aux instruments et de la qualification d'instructeur de vol

à condition :

1. que l'instructeur soit titulaire, au minimum, de la licence et de la qualification pour lesquelles il donne l'instruction, dans la catégorie d'aéronef appropriée ;
2. qu'il soit titulaire de la licence et de la qualification nécessaires pour faire fonction de pilote commandant de bord de l'aéronef sur lequel l'instruction est donnée ;
3. que les privilèges d'instructeur de vol accordés soient inscrits sur sa licence.

2.8.2.2 Réserve

2.9 Licence de pilote de planeur

2.9.1 Conditions de délivrance de la licence

2.9.1.1 Âge

Le candidat doit être âgé de 16 ans révolus.

2.9.1.2 Connaissances

2.9.1.2.1 Le candidat doit avoir prouvé qu'il connaît au moins les sujets suivants, à un niveau correspondant aux privilèges du titulaire de la licence de pilote de planeur.

Droit aérien

- a) réglementation intéressant le titulaire de la licence de pilote de planeur ; règles de l'air ; méthodes et procédures appropriées des services de la circulation aérienne ;

Connaissance générale des aéronefs

- b) principes de fonctionnement des systèmes et instruments des planeurs ;
- c) limites d'emploi des planeurs ; renseignements opérationnels pertinents du manuel de vol ou d'un autre document approprié ;

Préparation du vol, performances et chargement

- d) effets du chargement et de la répartition de la masse sur les caractéristiques de vol ; considérations de masse et de centrage ;
- e) emploi et application pratique des données de performances, notamment au décollage et à l'atterrissage ;
- f) planification prévol et en route pour les vols en VFR ; procédures appropriées des services de la circulation aérienne ; procédures de calage altimétrique ; vol dans les zones à forte densité de circulation ;



Performances humaines

- g) performances humaines applicables au pilote de planeur, y compris les principes de la gestion des menaces et des erreurs ;

Météorologie

- h) application de la météorologie aéronautique élémentaire ; utilisation et procédures d'obtention des renseignements météorologiques ; altimétrie ;

Navigation

- i) aspects pratiques de la navigation aérienne et techniques de navigation à l'estime ; emploi des cartes aéronautiques ;

Procédures opérationnelles

- j) emploi de la documentation aéronautique telle que les publications d'information aéronautique (AIP), les NOTAM et les codes et abréviations aéronautiques ;
- k) différentes méthodes de lancement et procédures connexes ;
- l) précautions et procédures d'urgence, notamment mesures à prendre pour éviter les conditions météorologiques dangereuses, la turbulence de sillage et les autres dangers liés à l'exploitation ;

Principes du vol

- m) principes du vol appliqués aux planeurs.

2.9.1.2.2 Le candidat doit prouver qu'il connaît, à un niveau correspondant aux privilèges du titulaire de la licence de pilote de planeur, les procédures de communication et les expressions conventionnelles applicables au vol en VFR ainsi que les mesures à prendre en cas d'interruption des communications.

2.9.1.3 Expérience

2.9.1.3.1 Le candidat doit avoir accompli au moins 6 heures de vol en qualité de pilote de planeur, dont 2 heures de vol en solo comportant au minimum 20 décollages et atterrissages.

2.9.1.3.1.1 Lorsque le candidat a acquis une expérience de vol comme pilote d'avions, l'Autorité détermine si cette expérience est acceptable et, dans l'affirmative, la mesure dans laquelle il est possible de réduire en conséquence le nombre d'heures spécifié au § 2.9.1.3.1.

2.9.1.3.2 Le candidat doit avoir acquis, sous supervision appropriée, une expérience opérationnelle sur planeurs dans les domaines suivants au moins :

- a) préparation du vol, notamment montage et inspection du planeur ;
- b) techniques et procédures correspondant à la méthode de lancement employée, notamment limites de vitesse anémométrique, procédures d'urgence et signaux ;
- c) vol en circuit, précautions à prendre et procédures à appliquer pour éviter les collisions ;
- d) pilotage du planeur à l'aide des repères visuels extérieurs ;
- e) vol dans tout le domaine de vol ;
- f) reconnaissance du décrochage et du virage engagé ou de l'amorce de décrochage et de virage engagé, et manœuvres de rétablissement ;
- g) décollages, approches et atterrissages normaux et par vent traversier ;
- h) vol sur campagne comportant l'utilisation des repères visuels et de la navigation à l'estime ;
- i) procédures d'urgence.

2.9.1.4 Habileté

Le candidat doit avoir prouvé qu'il est capable, en qualité de pilote commandant de bord d'un planeur, d'appliquer les procédures et d'exécuter les manœuvres indiquées au § 2.9.1.3.2 avec un degré de compétence correspondant aux privilèges du titulaire de la licence de pilote de planeur, ainsi que :

- a) de reconnaître et de gérer les menaces et les erreurs ;
- b) de respecter les limites d'emploi du planeur ;
- c) d'exécuter toutes les manœuvres avec souplesse et précision ;
- d) de faire preuve de jugement et de qualités d'aviateur ;



- e) d'appliquer ses connaissances aéronautiques ;
- f) de garder à tout instant la maîtrise du planeur, de telle manière que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre est assurée.

2.9.1.5 Aptitude physique et mentale

Le candidat doit détenir une attestation médicale de classe 2 en cours de validité.

2.9.2 Privilèges du titulaire de la licence et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges

2.9.2.1 Sous réserve des conditions spécifiées aux § 1.2.5, 1.2.6 et 2.1, la licence de pilote de planeur permet à son titulaire de remplir les fonctions de pilote commandant de bord de tout planeur, à condition qu'il ait une expérience opérationnelle de la méthode de lancement employée.

2.9.2.2 En cas de transport de passagers, Le titulaire de la licence doit avoir accompli un minimum de 10 heures de vol en qualité de pilote de planeur.

2.10 Licence de pilote de ballon libre

2.10.1 Conditions de délivrance de la licence

2.10.1.1 Âge

Le candidat doit être âgé de 16 ans révolus.

2.10.1.2 Connaissances

2.10.1.2.1 Le candidat doit avoir prouvé qu'il connaît au moins les sujets suivants, à un niveau correspondant aux privilèges du titulaire de la licence de pilote de ballon libre.

Droit aérien

- a) Réglementation intéressant le titulaire de la licence de pilote de ballon libre ; règles de l'air ; méthodes et procédures appropriées des services de la circulation aérienne ;

Connaissance générale des aéronefs

- b) principes d'utilisation des systèmes et instruments des ballons libres ;
- c) limites d'emploi des ballons libres ; renseignements opérationnels pertinents du manuel de vol ou d'un autre document approprié ;
- d) propriétés physiques et application pratique des gaz utilisés dans les ballons libres ;

Préparation du vol, performances et chargement

- e) effets du chargement sur les caractéristiques de vol ; calculs de masse ;
- f) emploi et application pratique des données de performances, notamment au décollage et à l'atterrissage, y compris l'effet de la température ;
- g) planification prévol et en route pour les vols en VFR ; procédures appropriées des services de la circulation aérienne ; procédures de calage altimétrique ; vol dans les zones à forte densité de circulation ;

Performances humaines

- h) performances humaines applicables au pilote de ballon libre, y compris les principes de la gestion des menaces et des erreurs ;

Météorologie

- i) application de la météorologie aéronautique élémentaire ; utilisation et procédures d'obtention des renseignements météorologiques, altimétrie ;

Navigation

- j) aspects pratiques de la navigation aérienne et techniques de navigation à l'estime ; emploi des cartes aéronautiques ;

Procédures opérationnelles

- k) emploi de la documentation aéronautique telle que les publications d'information aéronautique (AIP), les NOTAM et les codes et abréviations aéronautiques ;



- l) précautions et procédures d'urgence, notamment mesures à prendre pour éviter les conditions météorologiques dangereuses, la turbulence de sillage et les autres dangers liés à l'exploitation ;

Principes du vol

- m) principes du vol appliqués aux ballons libres.

2.10.1.2.2 Réserve.

2.10.1.3 Expérience

2.10.1.3.1 Le candidat doit avoir accompli au moins 16 heures de vol en qualité de pilote de ballon libre, qui comprennent au minimum huit décollages avec ascension, dont un en solo.

2.10.1.3.2 Le candidat doit avoir acquis, sous supervision appropriée, une expérience opérationnelle sur ballon libre dans les domaines suivants au moins :

- a) préparation du vol, notamment montage, grément, gonflage, arrimage et inspection du ballon ;
- b) techniques et procédures de décollage et d'ascension, notamment limites appropriées, procédures d'urgence et signaux ;
- c) précautions à prendre pour éviter les collisions ;
- d) pilotage d'un ballon libre à l'aide des repères visuels extérieurs ;
- e) reconnaissance de la descente rapide et manœuvres à exécuter en pareil cas ;
- f) vol sur campagne comportant l'utilisation des repères visuels et de la navigation à l'estime ;
- g) approches et atterrissages, y compris manœuvres au sol ;
- h) procédures d'urgence.

2.10.1.3.3 Pour pouvoir exercer de nuit les privilèges de la licence, le candidat doit avoir acquis, sous supervision appropriée, une expérience opérationnelle du vol de nuit sur ballon libre.

2.10.1.3.4 Si des passagers doivent être transportés contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location, le titulaire de la licence doit avoir accompli au moins 35 heures de vol, dont au moins 20 heures en qualité de pilote de ballon libre.

2.10.1.4 Habileté

Le candidat doit avoir prouvé qu'il est capable, en qualité de pilote commandant de bord d'un ballon libre, d'appliquer les procédures et d'exécuter les manœuvres indiquées au § 2.10.1.3.2 avec un degré de compétence correspondant aux privilèges du titulaire de la licence de pilote de ballon libre, ainsi que :

- a) de reconnaître et de gérer les menaces et les erreurs ;
- b) de respecter les limites d'emploi du ballon libre ;
- c) d'exécuter toutes les manœuvres avec souplesse et précision ;
- d) de faire preuve de jugement et de qualités d'aéronaute ;
- e) d'appliquer ses connaissances aéronautiques ;
- f) de garder à tout instant la maîtrise du ballon libre, de telle manière que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre est assurée.

2.10.1.5 Aptitude physique et mentale

Le candidat doit détenir une attestation médicale de classe 2 en cours de validité.

2.10.2 Privilèges du titulaire de la licence et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges

2.10.2.1 Sous réserve des conditions spécifiées aux § 1.2.5, 1.2.6, 1.2.7.1, 2.1 et 2.10.1.3.4, la licence de pilote de ballon libre permet à son titulaire de remplir les fonctions de pilote commandant de bord de tout ballon libre, à condition qu'il ait une expérience opérationnelle sur ballon à air chaud ou sur ballon à gaz, selon le cas.

2.10.2.2 Avant d'exercer de nuit ces privilèges, le titulaire de la licence doit avoir satisfait aux conditions spécifiées au § 2.10.1.3.3.

B. Licences et qualifications des télépilotes

Applicable à compter du 3 novembre 2022

Amendement N°05 du 31 Décembre 2018



2.11 Règles générales relatives à la délivrance des licences et des qualifications de télépilote

2.11.1 Spécifications générales relatives à la délivrance des licences

2.11.1.1 Nul ne peut exercer les fonctions de télépilote commandant ou de télépilote en second d'un RPA exploité au Sénégal et appartenant à l'une quelconque des catégories de RPA ci-après s'il n'est titulaire d'une licence de télépilote délivrée par l'Autorité conformément aux dispositions du présent chapitre :

- avions
- aéronefs à sustentation motorisée
- dirigeables
- giravions
- planeurs
- ballons libres.

2.11.1.2 La catégorie d'aéronef télépilote (RPA) est consignée sous forme de qualification de catégorie sur la licence de télépilote.

2.11.1.3 Avant d'obtenir quelque licence ou qualification de télépilote que ce soit, le candidat doit remplir les conditions d'âge, d'expérience, d'instruction de vol, de compétence et d'aptitude physique et mentale spécifiées pour cette licence ou qualification.

2.11.1.4 Le candidat à quelque licence ou qualification de télépilote que ce soit doit prouver, de la manière fixée par l'Autorité, qu'il possède les connaissances et l'habileté spécifiées pour cette licence ou qualification.

2.11.2 Qualification de catégorie

2.11.2.1 S'il en est établi, les qualifications de catégorie correspondront aux catégories de RPA énumérées au § 2.11.1.1.

2.11.2.2 Le titulaire d'une licence de télépilote qui sollicite une qualification pour une autre catégorie, à faire ajouter à la licence existante, doit satisfaire aux conditions du présent Règlement qui concernent les RPAS et correspondent aux privilèges pour lesquels il sollicite cette qualification.

2.11.3 Qualification de classe et de type

2.11.3.1 Une qualification de classe sera établie pour les RPA et RPS connexes certifiés pour être exploités par un seul télépilote qui possèdent des caractéristiques comparables, notamment du point de vue de la manœuvrabilité et des performances, à moins que l'Autorité ne juge une qualification de type nécessaire.

2.11.3.2 Une qualification de type sera établie pour les RPA et RPS connexes certifiés pour être exploités avec une équipe minimale d'au moins deux télépilotes, ou lorsque l'Autorité le juge nécessaire.

2.11.3.3 Lorsqu'un candidat a démontré qu'il a les compétences requises pour la délivrance initiale d'une licence de télépilote, la catégorie et les qualifications correspondant à la classe ou au type de RPA et de RPS connexe utilisé pour la démonstration sont consignées sur sa licence.

2.11.3.4 Les niveaux de performances à atteindre pour conduire un aéronef télépilote de la classe ou du type pour laquelle ou lequel une qualification est délivrée doivent être accessibles au public.

2.11.4 Cas où des qualifications de classe et de type sont nécessaires

2.11.4.1 Une licence de télépilote délivrée par l'Autorité ne permet au titulaire de cette licence de remplir les fonctions de télépilote commandant ou de télépilote en second d'un RPA, RPS connexe compris, que si ce titulaire en a reçu l'autorisation, comme suit :

- a) qualification de classe appropriée spécifiée au § 2.11.3.1 ;
- b) qualification de type requise visée au § 2.11.3.2.



2.11.4.1.1 Lorsque les privilèges d'une qualification de type sont limités aux fonctions de télépilote en second ou sont limités aux fonctions de télépilote pour la seule phase de croisière du vol, cette limitation est indiquée dans la qualification.

2.11.4.1.2 Lorsque les privilèges d'une qualification de classe sont limités aux fonctions de télépilote pour la seule phase de croisière du vol, cette limitation est indiquée dans la qualification.

2.11.4.2 Aux fins des vols de formation, des vols d'essai et des vols spéciaux non payants, l'Autorité peut accorder au titulaire de la licence de télépilote une autorisation écrite spéciale au lieu de la qualification de classe ou de type prévue au § 2.11.4.1. La validité de cette autorisation est limitée au temps nécessaire à l'exécution du vol qui en fait l'objet.

2.11.5 Conditions de délivrance des qualifications de classe et de type

2.11.5.1 Qualification de classe

Le candidat doit avoir prouvé qu'il possède les compétences requises pour assurer la sécurité des vols des RPA de la classe pour laquelle il sollicite la qualification.

2.11.5.2 Qualification de type au titre du § 2.11.3.2

Le candidat :

- a) doit avoir acquis, sous supervision appropriée, pour le RPA du type considéré et le RPS connexe, et/ou dans un simulateur d'entraînement au vol (FSTD), l'expérience des procédures et manœuvres suivantes :
 - procédures et manœuvres de vol normales dans toutes les phases du vol ;
 - procédures et manœuvres d'exception et d'urgence en cas de panne ou de mauvais fonctionnement d'éléments tels que les moteurs, la liaison C2, les systèmes et la cellule ;
 - procédures aux instruments, notamment procédures d'approche aux instruments, d'approche interrompue et d'atterrissage en conditions normales, exceptionnelles et d'urgence, y compris avec panne de moteur simulée ;
 - pour la délivrance d'une qualification de type de la catégorie avions, formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement.
 - procédures à suivre en cas d'incapacité de membres de l'équipe de conduite et procédures de coordination de l'équipe, y compris la répartition des tâches entre les télépilotes ; collaboration des membres de l'équipe et emploi des listes de vérifications ;
- b) doit avoir prouvé qu'il possède les compétences requises pour utiliser en sécurité un RPA et le RPS connexe du type considéré ainsi que des habiletés pour la gestion de la liaison C2, selon qu'il convient pour les fonctions de télépilote commandant ou de télépilote en second, selon le cas.

2.11.6 Utilisation d'un simulateur d'entraînement au vol pour l'acquisition d'expérience et la démonstration des compétences

L'utilisation d'un simulateur d'entraînement au vol pour l'acquisition d'expérience ou l'exécution de toute manœuvre imposée pendant la démonstration des compétences en vue de la délivrance d'une licence ou d'une qualification de télépilote doit être approuvée par l'Autorité, qui veille à ce que le simulateur utilisé convienne à la tâche.

2.11.7 Cas où une autorisation est nécessaire pour dispenser la formation conduisant à une licence de télépilote

2.11.7.1 Une licence de télépilote délivrée par l'Autorité ne permet au titulaire de cette licence de dispenser la formation nécessaire à la délivrance d'une licence ou d'une qualification de télépilote que si elle lui a donné une autorisation à cet effet. Cette autorisation revêtira une des formes suivantes :

- a) une qualification d'instructeur RPAS inscrite sur la licence de télépilote ; ou
- b) le titre d'agent d'un organisme de formation agréé habilité par le service de délivrance des licences à dispenser la formation conduisant à une licence de télépilote ; ou
- c) une autorisation particulière accordée par l'Autorité.



2.11.7.2 L'Autorité ne permet à une personne de dispenser sur simulateur d'entraînement au vol la formation nécessaire à la délivrance d'une licence ou d'une qualification de télépilote que si cette personne est ou a été titulaire d'une licence de télépilote appropriée ou si elle a reçu une formation RPAS et acquis une expérience de vol appropriées et si elle lui a donné une autorisation à cet effet.

2.11.8 Prise en compte du temps de vol RPAS

2.11.8.1 Un élève-télépilote peut faire prendre entièrement en compte le total du temps de vol RPAS en solo et du temps d'instruction de vol RPAS en double commande, à valoir sur le total du temps de vol exigé pour la délivrance initiale d'une licence de télépilote.

2.11.8.2 Le titulaire d'une licence de télépilote peut faire prendre en compte le total du temps d'instruction de vol RPAS en double commande, à valoir sur le total du temps de vol RPAS exigé pour une mise au niveau de télépilote commandant.

2.11.8.3 Le titulaire d'une licence de télépilote peut faire prendre en compte le total du temps de vol RPAS en solo ou du temps d'instruction de vol RPAS en double commande dans une nouvelle catégorie de RPA ou pour obtenir une nouvelle qualification, à valoir sur le total du temps de vol RPAS exigé pour la qualification considérée.

2.11.8.4 Le titulaire d'une licence de télépilote qui remplit les fonctions de télépilote en second d'un RPA certifié pour être exploité par un seul télépilote mais pour lequel l'Autorité exige un télépilote en second peut faire prendre en compte 50 %, au plus, du temps de vol RPAS ainsi accompli, à valoir sur le total du temps de vol exigé pour une mise au niveau de télépilote commandant. L'Autorité peut autoriser la prise en compte du total du temps de vol RPAS ainsi accompli, à valoir sur le total du temps de vol RPAS exigé, si le RPAS est équipé pour être exploité par un télépilote en second et utilisé en exploitation à équipe multiple.

2.11.8.5 Le titulaire d'une licence de télépilote qui remplit les fonctions de télépilote en second d'un RPA certifié pour être exploité avec un télépilote en second peut faire prendre en compte le total du temps de vol RPAS ainsi accompli, à valoir sur le total du temps de vol RPAS exigé pour une mise au niveau de télépilote commandant.

2.11.8.6 Le titulaire d'une licence de télépilote qui remplit les fonctions de télépilote commandant sous supervision peut faire prendre en compte le total du temps de vol RPAS ainsi accompli, à valoir sur le total du temps de vol RPAS exigé pour une mise au niveau de télépilote commandant.

2.11.8.7 Lorsqu'un titulaire d'une licence de télépilote fait une demande pour une nouvelle qualification, il peut faire valoir le temps de vol RPAS en tant que télépilote de RPA. L'Autorité détermine si cette expérience est acceptable et les modalités de réduction des conditions d'expérience.

2.11.9 Limitation des privilèges des télépilotes ayant atteint l'âge de 60 ans et restriction des privilèges des télépilotes ayant atteint l'âge de 65 ans

Une licence de télépilote délivrée par l'Autorité ne permet pas au titulaire de cette licence de remplir les fonctions de télépilote d'un RPAS qui effectue des vols de transport commercial international s'il a atteint l'âge de 60 ans, ou de 65 ans dans le cas de vols avec plus d'un pilote.

2.12 Élève-télépilote

2.12.1 Les élèves-télépilotes doivent satisfaire aux conditions prescrites par l'Autorité. En prescrivant ces conditions, l'Autorité veille à ce que les privilèges accordés ne permettent pas aux élèves-télépilotes de constituer un danger pour la navigation aérienne.

2.12.2 Un élève-télépilote ne peut effectuer un vol RPA en solo que sous la supervision ou avec autorisation d'un instructeur RPA habilité.

2.12.2.1 Un élève-télépilote ne peut effectuer un vol RPA international en solo que si une entente spéciale ou générale existe à cet effet entre les États contractants intéressés.

2.12.3 Aptitude physique et mentale

L'Autorité ne permet à un élève-télépilote d'effectuer un vol RPA en solo que s'il détient une attestation médicale de classe 3 ou de classe 1 en cours de validité.

Amendement N°05 du 31 Décembre 2018



2.13 Licence de télépilote

2.13.1 Conditions générales de délivrance de la licence de télépilote

2.13.1.1 Âge

Le candidat doit être âgé de 18 ans révolus.

2.13.1.2 Connaissances

Le candidat doit prouver qu'il connaît au moins les sujets suivants, un niveau correspondant aux privilèges du titulaire de la licence de télépilote et à la catégorie de RPA et de RPS connexe dont l'inclusion dans la licence est envisagée :

Droit aérien

- a) réglementation intéressant le titulaire de la licence de télépilote ; règles de l'air ; méthodes et procédures appropriées des services de la circulation aérienne ;
- b) réglementation relative aux vols en régime IFR ; méthodes et procédures connexes des services de la circulation aérienne ;

Connaissance générale du RPAS

- c) principes d'utilisation et fonctionnement des moteurs, systèmes et instruments ;
- d) limites d'emploi de la catégorie de RPA considérée et des moteurs correspondants ; renseignements opérationnels pertinents du manuel de vol ou d'autres documents appropriés ;
- e) utilisation et vérification de l'état de fonctionnement des systèmes et équipements du RPA considéré ;
- f) procédures de maintenance de la cellule, des systèmes et du ou des moteurs du RPA considéré ;
- g) pour les aéronefs à sustentation motorisée et les giravions : transmission (chaîne dynamique), s'il y a lieu ;
- h) emploi, limites d'emploi et état de fonctionnement de l'avionique, des dispositifs électroniques et des instruments nécessaires à la conduite et à la navigation d'un RPA en régime IFR et dans des conditions météorologiques de vol aux instruments ;
- i) instruments de vol ; limites de fonctionnement des instruments gyroscopiques et effets de la précession ; pratiques et procédures à appliquer en cas d'anomalie de fonctionnement des divers instruments de vol ;
- j) pour les dirigeables : propriétés physiques et application pratique des gaz utilisés ;
- k) connaissance générale du RPS :
 - 1) principes d'utilisation et fonction des systèmes et instruments ;
 - 2) utilisation et vérification de l'état de fonctionnement des équipements et systèmes du RPS considéré ;
 - 3) procédures à suivre en cas d'anomalie de fonctionnement ;
- l) connaissance générale de la liaison C2 :
 - 1) les différents types de liaison C2, leurs caractéristiques de fonctionnement et leurs limites ;
 - 2) utilisation et vérification de l'état de fonctionnement des systèmes de liaison C2 ;
 - 3) procédures en cas d'anomalie de fonctionnement de la liaison C2 ;
- m) possibilités du RPAS en matière de détection et d'évitement ;

Planification de vol, performances et chargement

- n) effets du chargement et de la répartition de la masse sur la manoeuvrabilité, caractéristiques de vol et performances du RPA ; calculs de masse et de centrage ;
- o) emploi et application pratique des données de performances, notamment au décollage et à l'atterrissage ;
- p) planification prévol et en route adaptée à l'exploitation de RPAS en régime IFR ; établissement et soumission des plans de vol IFR des services de la circulation aérienne ; procédures appropriées des services de la circulation aérienne ; procédures de calage altimétrique ;
- q) pour les aéronefs à sustentation motorisée, les dirigeables et les gyrovions : effets des charges externes sur la manoeuvrabilité ;



Performances humaines

- r) performances humaines en ce qui concerne les RPAS et le vol aux instruments, y compris les principes de la gestion des menaces et des erreurs ;

Météorologie

- s) interprétation et application des messages d'observations, cartes et prévisions météorologiques aéronautiques ; utilisation et procédures d'obtention des renseignements météorologiques, avant le vol et en vol ; altimétrie ;
- t) météorologie aéronautique ; éléments de climatologie influant sur l'aviation dans les régions où le candidat sera amené à piloter ; mouvement des systèmes de pression, structure des fronts, origine et caractéristiques des phénomènes météorologiques significatifs qui influent sur les conditions de décollage, de croisière et d'atterrissage ;
- u) causes, détection et effets du givrage ; procédures de pénétration des zones frontales ; évitement des conditions météorologiques dangereuses ;
- v) pour les aéronefs à sustentation motorisée et les giravions : effets du givrage des rotors ;
- w) pour l'exploitation à haute altitude : météorologie pratique à haute altitude, y compris interprétation et emploi des observations, cartes et prévisions météorologiques ; courants jets ;

Navigation

- x) navigation aérienne, notamment emploi des cartes aéronautiques, des instruments et des aides à la navigation ; compréhension des principes et caractéristiques des systèmes de navigation appropriés ; utilisation de l'équipement du RPAS ;
- y) emploi, limites d'emploi et état de fonctionnement de l'avionique et des instruments nécessaires à la conduite et à la navigation ;
- z) emploi, précision et fiabilité des systèmes de navigation utilisés au départ, en croisière, à l'approche et à l'atterrissage ; identification des aides de radionavigation ;
- aa) principes et caractéristiques des systèmes de navigation autonomes et à référence extérieure ; utilisation de l'équipement du RPAS ;

Procédures opérationnelles

- bb) application de la gestion des menaces et des erreurs aux performances opérationnelles ;
- cc) interprétation et emploi de la documentation aéronautique telle que les publications d'information aéronautique (AIP), les NOTAM, les codes et abréviations aéronautiques, et les cartes de procédures aux instruments pour les phases de départ, de croisière, de descente et d'approche ;
- dd) procédures de calage altimétrique ;
- ee) précautions et procédures d'urgence appropriées ; pratiques de sécurité propres au vol en régime IFR ; critères de franchissement d'obstacles ;
- ff) procédures opérationnelles de transport de fret ; dangers que peuvent présenter les marchandises dangereuses et gestion de ces dangers ;
- gg) consignes et pratiques pour les briefings de sécurité des membres de l'équipe de conduite et des observateurs RPA ;
- hh) pour les giravions et, s'il y a lieu, les aéronefs à sustentation motorisée : enfoncement par défaut de pas collectif, résonance sol, décrochage de la pale reculante, basculement latéral et autres dangers liés au vol ; mesures de sécurité propres au vol en conditions météorologiques de vol aux instruments (VMC) ;
- ii) procédures opérationnelles concernant les transferts de commande et la coordination ;
- jj) procédures opérationnelles relatives à l'utilisation de la liaison C2 en situations normales et anormales ;

Principes du vol

- kk) principes du vol ;

Radioréphonie

- ll) procédures de communication et expressions conventionnelles ; mesures à prendre en cas d'interruption des communications.



2.13.1.3 Habileté

2.13.1.3.1 Le candidat doit avoir prouvé qu'il possède toutes les compétences du modèle de compétences adapté approuvé par l'Autorité, au niveau nécessaire pour exercer les fonctions de télépilote commandant d'un vol de RPAS de la catégorie appropriée de RPA et de RPS connexe.

2.13.1.3.2 Pour exercer les privilèges de la licence de télépilote dans le cas d'un RPAS multimoteur, le candidat doit prouvé qu'il est capable de piloter en IFR le RPA en conditions de propulsion dégradée.

2.13.1.4 Aptitude physique et mentale

Le candidat doit détenir une attestation médicale de classe 3 ou de classe 1 en cours de validité.

2.13.2 Privilèges du titulaire de la licence de télépilote et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges

2.13.2.1 Sous réserve des conditions spécifiées aux § 1.2.5, 1.2.6, 1.2.7.1, 1.2.9 et 2.11, la licence de télépilote permet à son titulaire :

- a) de remplir les fonctions de télépilote commandant d'un RPA, RPS connexe compris, certifié pour être exploité par un seul télépilote ;
- b) de remplir les fonctions de télépilote en second d'un RPA, RPS connexe compris, pour lequel la présence d'un télépilote en second est exigée ;
- c) de remplir les fonctions de télépilote commandant d'un RPA, RPS connexe compris, pour lequel la présence d'un télépilote en second est exigée ;
- d) de remplir les fonctions de télépilote commandant ou de télépilote en second d'un RPAS utilisé en régime IFR.

2.13.2.2 Avant d'exercer de nuit ces privilèges, le titulaire de la licence de télépilote doit avoir reçu pour le RPA et le RPS connexe une instruction en double commande au vol de nuit, avec décollage, atterrissage et navigation.

2.13.3 Conditions propres à la délivrance de la licence de télépilote

2.13.3.1 Expérience

Le candidat doit avoir acquis de l'expérience durant la formation à l'utilisation du RPA et du RPS connexe, à un niveau suffisant pour prouver qu'il possède les compétences exigées par le § 2.13.1.3.



2.13.3.2 Formation conduisant à la licence de télépilote

2.13.3.2.1 Pour remplir les conditions de la licence de télépilote, le candidat doit avoir suivi une formation homologuée. La formation doit être fondée sur les compétences et reçue, s'il y a lieu, en environnement d'exploitation en équipe multiple.

2.13.3.2.2 À l'issue de la formation, le candidat doit avoir acquis les compétences et les habiletés correspondantes requises pour remplir les fonctions de télépilote de RPA certifié pour être exploité en régime IFR.

2.13.3.2.3 Le candidat doit avoir reçu d'un instructeur RPAS habilité une formation à la licence de télépilote en double commande sur l'utilisation d'un RPA et du RPS connexe. L'instructeur RPAS doit s'assurer que le candidat a acquis une expérience opérationnelle dans toutes les phases de vol et pour la totalité de l'enveloppe d'exploitation d'un RPAS, y compris en conditions exceptionnelles et d'urgence, ainsi qu'en matière de prévention des pertes de contrôle et de manœuvres de rétablissement pour les catégories concernées, et en matière d'exploitation en régime IFR.

2.13.3.2.4 Si les privilèges du télépilote s'appliquent à l'utilisation d'un RPA multimoteur, le candidat doit avoir reçu d'un instructeur RPAS habilité une formation à la licence de télépilote en double commande sur l'utilisation d'un RPA multimoteur de la catégorie appropriée. L'instructeur RPAS doit s'assurer que le candidat a acquis une expérience opérationnelle de la conduite d'un RPA de la catégorie appropriée avec les moteurs en panne simulée ou réelle.

2.14 Qualification d'instructeur RPAS

2.14.1 Conditions de délivrance de la qualification

2.14.1.1 Connaissances

2.14.1.1.1 Le candidat doit prouver qu'il est capable d'évaluer efficacement les stagiaires en fonction du modèle de compétences adapté utilisé dans le programme de formation approuvé.

2.14.1.1.2 Le candidat doit mener à bien sa formation et répondre aux conditions de qualification d'un organisme de formation agréé qui correspondent à la prestation de programmes de formation fondée sur les compétences.

2.14.1.1.3 Le programme de formation de l'instructeur RPAS doit mettre l'accent sur le perfectionnement des compétences dans les domaines particuliers suivants :

- a) le modèle de compétences adapté du programme de formation des télépilotes, conformément au système de notation défini utilisé par l'exploitant de RPAS ou l'organisme de formation agréé ;
- b) conformément au système d'évaluation et de notation de l'exploitant de RPAS ou de l'organisme de formation agréé, faire des évaluations en observant les comportements ; réunir des preuves objectives concernant les comportements observables du modèle de compétences adapté utilisé ;
- c) reconnaître et mettre en évidence les performances qui répondent aux normes de compétences ;
- d) déterminer les causes des écarts par rapport aux normes de performance applicables ;
- e) détecter les situations qui pourraient donner lieu à des réductions inacceptables des marges de sécurité.

2.14.1.1.4 Le candidat doit avoir satisfait aux conditions de compétences de la licence de télépilote correspondant à la catégorie de RPA et de RPS connexe.

2.14.1.1.5 En outre, il doit avoir prouvé qu'il possède un niveau de compétences correspondant aux privilèges du titulaire de la qualification d'instructeur RPAS au moins dans les domaines suivants :

- a) techniques d'instruction appliquée ;
- b) évaluation des résultats des élèves dans les matières qui font l'objet d'une instruction au sol ;
- c) processus d'apprentissage ;
- d) éléments de pédagogie ;



- e) principes de la formation fondée sur les compétences, y compris l'évaluation des élèves ;
- f) évaluation de l'efficacité des programmes de formation ;
- g) organisation des leçons ;
- h) techniques d'instruction en classe ;
- i) utilisation des aides de formation, y compris les simulateurs d'entraînement au vol, s'il y a lieu ;
- j) analyse et correction des erreurs des élèves ;
- k) performances humaines applicables aux RPAS, au vol aux instruments et à la formation à la licence de télépilote, y compris les principes de la gestion des menaces et des erreurs ;
- l) dangers liés à la simulation de pannes et d'anomalies de fonctionnement des systèmes d'un aéronef.

2.14.1.2 Habileté

2.14.1.2.1 Le candidat doit avoir mené à bien une évaluation de compétences formelle avant de donner une instruction et d'effectuer des évaluations dans le cadre d'un programme de formation fondée sur les compétences.

2.14.1.2.2 L'évaluation des compétences doit avoir lieu durant une séance de formation pratique dans la catégorie de RPA et de RPS connexe pour laquelle il sollicite les privilèges d'instructeur RPAS, y compris l'instruction avant le vol, après le vol et au sol, selon qu'il convient.

2.14.1.2.3 L'évaluation des compétences doit être confiée à une personne habilitée par l'Autorité.

2.14.1.3 Expérience

2.14.1.3.1 Le candidat doit avoir satisfait aux conditions de délivrance de la licence de télépilote, maintenir ses compétences et satisfaire aux conditions d'expérience récente de la licence.

2.14.1.3.2 Le candidat doit avoir reçu une formation et acquis une expérience suffisantes pour atteindre le niveau requis de compétences dans l'ensemble des tâches, manœuvres, opérations et principes, ainsi que dans les méthodes d'instruction visées à la section 2.13.3.2.

2.14.1.4 Formation à la licence de télépilote

Le candidat, sous la supervision d'un instructeur RPAS habilité à cette fin par l'Autorité :

- a) doit avoir reçu une formation sur les techniques d'instruction RPAS relatives notamment aux démonstrations, aux comportements des élèves ainsi qu'à la détection et à la correction des erreurs communément commises ;
- b) doit avoir pratiqué les techniques d'instruction relatives aux manœuvres et procédures de vol qu'il va enseigner dans le cadre de la formation à la licence de télépilote

2.14.2 Privilèges du titulaire de la qualification et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges

2.14.2.1 Sous réserve des conditions spécifiées aux § 1.2.5 et 2.11, la qualification d'instructeur RPAS permet à son titulaire :

- a) de superviser les vols en solo des élèves-télépilotes ; et
- b) de dispenser la formation en vue de la délivrance d'une licence de télépilote et d'une qualification d'instructeur RPAS, à condition :
 - 1) que l'instructeur RPAS soit titulaire, au minimum, de la licence et de la qualification de télépilote pour lesquelles il donne l'instruction, dans la catégorie appropriée de RPA et de RPS connexe ;
 - 2) que l'instructeur RPAS soit titulaire de la licence de télépilote et de la qualification nécessaire pour remplir les fonctions de télépilote commandant de la catégorie de RPA et de RPS connexe pour laquelle il donne l'instruction ; et
 - 3) que les privilèges d'instructeur RPAS accordés soient annotés sur la licence de télépilote.

2.14.2.2 Pour pouvoir dispenser la formation à la licence de télépilote en équipe multiple, le candidat doit avoir satisfait aussi à toutes les conditions relatives aux qualifications exigées des instructeurs.



CHAPITRE 3 : LICENCES DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE AUTRES QUE LES LICENCES DES PILOTES

3.1 Règles générales relatives aux licences de navigateur et de mécanicien navigant

3.1.1 Avant d'obtenir une licence de navigateur ou une licence de mécanicien navigant, le candidat doit remplir les conditions d'âge, de connaissances, d'expérience, d'habileté et d'aptitude physique et mentale spécifiées pour ces licences.

3.1.1.1 Le candidat à une licence de navigateur ou à une licence de mécanicien navigant doit prouver, de la manière fixée par l'Autorité, qu'il possède les connaissances et l'habileté spécifiées pour ces licences.

3.2 Licence de navigateur

3.2.1 Conditions de délivrance de la licence

3.2.1.1 Âge

Le candidat doit être âgé de 18 ans révolus.

3.2.1.2 Connaissances

Le candidat doit prouver qu'il connaît au moins les sujets suivants, à un niveau correspondant aux privilèges du titulaire de la licence de navigateur.

Droit aérien

- a) Réglementation intéressant le titulaire de la licence de navigateur ; méthodes et procédures appropriées des services de la circulation aérienne ;

Préparation du vol, performances et chargement

- b) effets du chargement et de la répartition de la masse sur les performances d'un aéronef ;
- c) emploi des données de performances, notamment au décollage et à l'atterrissage ainsi que pour la conduite du vol en croisière ;
- d) planification opérationnelle prévol et en route ; établissement et dépôt des plans de vol des services de la circulation aérienne ; procédures appropriées des services de la circulation aérienne ; procédures de calage altimétrique ;

Performances humaines

- e) performances humaines applicables au navigateur, y compris les principes de la gestion des menaces et des erreurs ;

Météorologie

- f) interprétation et application pratique des messages d'observations, cartes et prévisions météorologiques aéronautiques ; codes et abréviations ; utilisation et procédures d'obtention des renseignements météorologiques, avant le vol et en route ; altimétrie ;
- g) météorologie aéronautique ; éléments de climatologie influant sur l'aviation dans les régions où le candidat sera amené à évoluer ; mouvement des systèmes de pression ; structure des fronts ; origine et caractéristiques des phénomènes météorologiques significatifs qui influent sur les conditions de décollage, de croisière et d'atterrissage ;

Navigation

- h) procédures de navigation à l'estime, de navigation barométrique et de navigation astronomique ; emploi des cartes aéronautiques, des aides de radionavigation et des systèmes de navigation de surface ; exigences propres à la navigation long-courrier ;
- i) utilisation, limitations et état de fonctionnement de l'avionique et des instruments nécessaires à la navigation de l'aéronef ;
- j) utilisation, précision et fiabilité des systèmes de navigation employés pour le départ, la croisière et l'approche ; identification des aides de radionavigation ;



- k) principes, caractéristiques et utilisation des systèmes de navigation autonomes et des systèmes à référence extérieure ; utilisation de l'équipement de bord ;
- l) la sphère céleste, y compris le mouvement ainsi que le choix et l'identification des corps célestes pour l'observation et la correction des hauteurs ; étalonnage des sextants ; établissement des documents de navigation ;
- m) définitions, unités et formules utilisées en navigation aérienne ;

Procédures opérationnelles

- n) interprétation et emploi de la documentation aéronautique telle que les publications d'information aéronautique (AIP), les NOTAM, les codes et abréviations aéronautiques et les cartes pour le départ, la croisière, la descente et l'approche aux instruments ;

Principes du vol

- o) principes du vol ;

Radiotéléphonie

- p) procédures de communication et expressions conventionnelles.

3.2.1.3 Expérience

3.2.1.3.1 Le candidat doit avoir rempli les tâches de navigateur pendant au moins 200 heures de vol sur campagne jugées acceptables par l'Autorité, dont au minimum 30 heures de vol de nuit.

3.2.1.3.1.1 Si le candidat a acquis une expérience de vol comme pilote, l'Autorité détermine si cette expérience est acceptable et, dans l'affirmative, la mesure dans laquelle il est possible de réduire en conséquence le nombre d'heures spécifié au § 3.2.1.3.1.

3.2.1.3.2 Le candidat doit fournir la preuve qu'il a, de façon satisfaisante, déterminé la position de l'aéronef en vol et utilisé cette information pour assurer la navigation :

- a) de nuit : au moins 25 fois au moyen de relevés astronomiques ; et
- b) de jour : au moins 25 fois au moyen conjointement de relevés astronomiques et de systèmes de navigation autonomes ou à référence extérieure.

3.2.1.4 Habileté

Le candidat doit avoir prouvé qu'il est capable de remplir les tâches de navigateur d'un aéronef, avec un degré de compétence correspondant aux privilèges accordés au titulaire de la licence de navigateur, ainsi que :

- a) de reconnaître et de gérer les menaces et les erreurs ;
- b) de faire preuve de jugement et de qualités d'aviateur ;
- c) d'appliquer ses connaissances aéronautiques ;
- d) de remplir toutes ses tâches dans le cadre d'un équipage intégré ;
- e) de communiquer efficacement avec les autres membres d'équipage de conduite.

3.2.1.5 Aptitude physique et mentale

Le candidat doit détenir une attestation médicale de classe 2 en cours de validité.

3.2.2 Privilèges du titulaire de la licence et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges

Sous réserve des conditions spécifiées aux § 1.2.5, 1.2.6 et 1.2.7.1, la licence de navigateur permet à son titulaire de remplir les fonctions de navigateur de tout aéronef. Si les privilèges incluent les communications radio téléphoniques, le titulaire doit respecter les dispositions spécifiées au § 1.2.9.2.

3.3 Licence de mécanicien navigant

3.3.1 Conditions de délivrance de la licence

3.3.1.1 Âge

Le candidat doit être âgé de 18 ans révolus.



3.3.1.2 Connaissances

3.3.1.2.1 Le candidat doit avoir prouvé qu'il connaît au moins les sujets suivants, à un niveau correspondant aux privilèges du titulaire de la licence de mécanicien navigant.

Droit aérien

- a) Réglementation intéressant le titulaire de la licence de mécanicien navigant ; réglementation régissant l'exploitation des aéronefs civils et se rapportant aux fonctions du mécanicien navigant ;

Connaissance générale des aéronefs

- b) Principes de base des moteurs, des turbines à gaz et/ou des moteurs à pistons ; caractéristiques des carburants et des circuits de carburant, y compris les systèmes d'alimentation ; lubrifiants et systèmes de lubrification ; systèmes de postcombustion et d'injection ; fonction et utilisation des systèmes d'allumage et de démarrage des moteurs ;
- c) Principes de fonctionnement, procédures de conduite et limites d'emploi des moteurs d'aéronef ; effets des conditions atmosphériques sur les performances des moteurs ;
- d) cellules, gouvernes, structures, trains d'atterrissage, freins et dispositifs anti patinage, corrosion et durée de vie en fatigue ; identification des dommages et défauts structuraux ;
- e) systèmes de protection contre le givre et contre la pluie ;
- f) systèmes de pressurisation et de climatisation, circuits oxygène ;
- g) circuits hydrauliques et pneumatiques ;
- h) théorie fondamentale de l'électricité, circuits électriques (courant continu et courant alternatif), câblages, métallisation et blindage ;
- i) principes d'utilisation des instruments, des compas, des pilotes automatiques, de l'équipement de radio communication, des aides de radio navigation et des aides radar, des systèmes de gestion de vol, des affichages et de l'avionique ;
- j) limites d'emploi des aéronefs appropriés ;
- k) circuits de protection contre l'incendie, circuits de détection, de suppression et d'extinction ;
- l) utilisation et vérification du fonctionnement des systèmes et équipements des aéronefs appropriés ;

Préparation du vol, performances et chargement

- m) effets du chargement et de la répartition de la masse sur la manœuvrabilité, les caractéristiques de vol et les performances ; calculs de masse et de centrage ;
- n) emploi et application pratique des données de performances, y compris pour la conduite du vol en croisière ;

Performances humaines

- o) performances humaines applicables au mécanicien navigant, y compris les principes de la gestion des menaces et des erreurs ;

Procédures opérationnelles

- p) principes de maintenance, procédures de maintien de la navigabilité, comptes rendus d'anomalie, inspections prévol, précautions à prendre pour l'avitaillement en carburant et l'utilisation des sources d'énergie extérieures ; équipements et systèmes de cabine ;
- q) procédures normales, anormales et d'urgence ;
- r) procédures opérationnelles de transport de fret et de marchandises dangereuses ;

Principes du vol

- s) éléments fondamentaux d'aérodynamique ;

Radiotéléphonie

- t) procédures de communication et expressions conventionnelles.



3.3.1.2.2 Réserve

3.3.1.3 Expérience

3.3.1.3.1 Le candidat doit avoir accompli, sous la supervision d'une personne agréée à cette fin par l'Autorité, au moins 100 heures de vol au cours desquelles il aura rempli les tâches de mécanicien navigant. Le service de délivrance des licences détermine si l'expérience de mécanicien navigant acquise sous forme d'instruction sur un simulateur de vol, qu'il a homologué, est acceptable dans le total du temps de vol de 100 heures. Le crédit correspondant à cette expérience est limité à un maximum de 50 heures.

3.3.1.3.1.1 Si le candidat a acquis une expérience de vol comme pilote, le service de délivrance des licences détermine si cette expérience est acceptable et, dans l'affirmative, la mesure dans laquelle il est possible de réduire en conséquence le nombre d'heures spécifié au § 3.3.1.3.1.

3.3.1.3.2 Le candidat doit avoir une expérience opérationnelle des tâches de mécanicien navigant, acquise sous la supervision d'un mécanicien navigant agréé à cette fin par l'Autorité, dans les domaines suivants au moins :

a) Procédures normales

- Inspections prévol ;
- Procédures d'avitaillement en carburant, gestion du carburant ;
- Contrôle des documents de maintenance ;
- procédures normales du poste de pilotage pour toutes les phases du vol ;
- coordination des tâches de l'équipage et procédures à appliquer en cas d'incapacité d'un membre de l'équipage ;
- comptes rendus d'anomalie ;

b) Procédures anormales et procédures de rechange

- Reconnaissance des anomalies de fonctionnement des systèmes de bord ;
- utilisation des procédures anormales et des procédures de rechange ;

c) Procédures d'urgence

- Reconnaissance des situations d'urgence ;
- utilisation des procédures d'urgence appropriées.

3.3.1.4 Habileté

3.3.1.4.1 Le candidat doit avoir prouvé qu'il est capable, en qualité de mécanicien navigant d'un aéronef, de remplir les tâches et d'appliquer les procédures indiquées au § 3.3.1.3.2, avec un degré de compétence correspondant aux privilèges du titulaire de la licence de mécanicien navigant, ainsi que :

- a) de reconnaître et de gérer les menaces et les erreurs ;
- b) d'utiliser les systèmes de l'aéronef en respectant les possibilités et les limites d'emploi de ce dernier ;
- c) de faire preuve de jugement et de qualités d'aviateur ;
- d) d'appliquer ses connaissances aéronautiques ;
- e) de remplir toutes ses tâches dans le cadre d'un équipage intégré, de manière à en assurer la réussite ;
- f) de communiquer efficacement avec les autres membres d'équipage de conduite.

3.3.1.4.2 L'utilisation d'un simulateur d'entraînement au vol pour effectuer l'une des procédures exigées pendant la démonstration d'habileté décrite au § 3.3.1.4.1 doit être approuvée par l'Autorité, qui veille à ce que le simulateur utilisé convienne à la tâche.

3.3.1.5 Aptitude physique et mentale

Le candidat doit détenir une attestation médicale de classe 2 en cours de validité.



3.3.2 Privilèges du titulaire de la licence et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges

3.3.2.1 Sous réserve des conditions spécifiées aux § 1.2.5, 1.2.6 et 1.2.7.1, la licence de mécanicien navigant permet à son titulaire de remplir les fonctions de mécanicien navigant à bord de tous les types d'aéronef sur lesquels il a montré qu'il avait le niveau de connaissances et d'habileté fixé par l'Autorité sur la base des conditions énoncées aux § 3.3.1.2 et 3.3.1.4 qui concernent la sécurité du fonctionnement de ces types d'aéronef.

3.3.2.2 Les types d'aéronefs sur lesquels le titulaire de la licence de mécanicien navigant est autorisé à en exercer les privilèges sont indiqués sur la licence ou ailleurs d'une manière jugée acceptable par le service de délivrance des licences.

3.4 Opérateur radiotéléphoniste navigant

Lorsqu'un candidat a montré qu'il possède les connaissances et l'habileté exigées pour l'obtention d'un certificat restreint de radiotéléphoniste et spécifiées au Règlement général des radios communications annexé à la Convention internationale des télécommunications et lorsqu'il répond aux conditions propres à la manipulation des appareils radiotéléphoniques de bord, l'Autorité annote la licence dont il est déjà titulaire.



CHAPITRE 4 : LICENCES ET QUALIFICATIONS DU PERSONNEL AUTRE QUE LES MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE

4.1 Règles générales relatives aux licences et aux qualifications du personnel autre que les membres d'équipage de conduite

- 4.1.1 Avant d'obtenir une licence ou une qualification de personnel autre que les membres d'équipage de conduite, le candidat doit remplir les conditions d'âge, de connaissances, d'expérience et, lorsqu'il y a lieu, d'aptitude physique et mentale et d'habileté spécifiées pour cette licence ou cette qualification.
- 4.1.2 Le candidat à une licence ou à une qualification de personnel autre que les membres d'équipage de conduite doit prouver, de la manière fixée par l'Autorité, qu'il remplit les conditions de connaissances et d'habileté spécifiées pour cette licence ou cette qualification.

4.2 Licence de technicien de maintenance d'aéronef

- 4.2.1 Conditions de délivrance de la licence

Se référer au chapitre 6 de l'appendice 10.

- 4.2.2 Privilèges du titulaire de la licence et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges

Se référer au chapitre 4 de l'appendice 10.

- 4.2.3 Privilèges du titulaire de la licence et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges en ce qui concerne les RPAS

Applicable à compter du 3 novembre 2022

- 4.2.3.1 Le titulaire d'une licence de technicien de maintenance d'aéronef ne peut exercer les privilèges spécifiés au chapitre 4 de l'appendice 10 que :
- a) pour les RPA ou RPS qui sont mentionnés sur la licence, soit expressément, soit par catégories générales ; ou
 - b) pour les RPAS et les liaisons C2 correspondantes qui sont mentionnés sur la licence, soit expressément, soit par catégories générales, après acquisition des connaissances appropriées et formation pratique à la maintenance des RPAS et des systèmes de liaison C2 correspondants.

- 4.2.3.2 Réservé

4.3 Élève contrôleur de la circulation aérienne

- 4.3.1 Les élèves contrôleurs de la circulation aérienne ne doivent en aucun cas constituer un danger pour la navigation aérienne.

- 4.3.2 Aptitude physique et mentale

Un élève contrôleur de la circulation aérienne ne peut recevoir une formation en environnement opérationnel que s'il détient une attestation médicale de classe 3 en cours de validité.

4.4 Licence de contrôleur de la circulation aérienne

- 4.4.1 Conditions de délivrance de la licence

Avant de délivrer une licence de contrôleur de la circulation aérienne, l'Autorité exige du candidat qu'il remplisse les conditions spécifiées au § 4.4.1 ainsi que les conditions d'obtention d'une, au moins, des qualifications indiquées au §4.5. Les contrôleurs de la circulation aérienne peuvent être des fonctionnaires d'État non titulaires de licences, pourvu qu'ils répondent aux mêmes conditions.



4.4.1.1 Âge

Le candidat être âgé de 21 ans révolus.

4.4.1.2 Connaissances

Le candidat aura prouvé qu'il connaît au moins les sujets ci-après, à un niveau correspondant à celui du titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne.

Droit aérien

- a) Réglementation intéressant le contrôleur de la circulation aérienne ;

Équipement du contrôle de la circulation aérienne

- b) principes, usage et limites d'emploi de l'équipement de contrôle de la circulation aérienne ;

Connaissances générales

- c) Jusqu'au 2 novembre 2022, principes du vol ; principes de l'utilisation et du fonctionnement des aéronefs, des moteurs et des systèmes ; performances des aéronefs intéressant les opérations de contrôles de la circulation aérienne ;

À compter du 3 novembre 2022, principes du vol ; principes de l'utilisation et du fonctionnement des aéronefs et des RPAS, des moteurs et des systèmes ; performances des aéronefs intéressant les opérations de contrôle de la circulation aérienne ;

Performances humaines

- d) performances humaines, y compris les principes de la gestion des menaces et des erreurs ;

Météorologie

- e) météorologie aéronautique ; emploi et appréciation de la documentation et de l'information météorologiques ; origine et caractéristiques des phénomènes météorologiques ayant une influence sur la conduite et la sécurité des vols ; altimétrie ;

Navigation

- f) principes de la navigation aérienne ; principes, limites d'emploi et précision des systèmes et des aides visuelles de navigation ;

Procédures opérationnelles

- g) procédures du contrôle de la circulation aérienne, des communications et de la radiotéléphonie, y compris les expressions conventionnelles (procédures régulières, procédures non régulières et procédures d'urgence) ; emploi de la documentation aéronautique pertinente ; pratiques de sécurité associées au vol.

4.4.1.3 Expérience

Le candidat doit avoir suivi avec succès un cours de formation homologuée et accompli au moins 3 mois de service satisfaisant en participant à des opérations réelles de contrôle de la circulation aérienne sous la supervision d'un contrôleur de la circulation aérienne détenteur d'une qualification appropriée. L'expérience prescrite au § 4.5 pour les qualifications de contrôleur de la circulation aérienne peut faire partie de l'expérience prescrite dans le présent paragraphe.

4.4.1.4 Aptitude physique et mentale

Le candidat doit détenir une attestation médicale de classe 3.

4.5 Qualifications de contrôleur de la circulation aérienne

4.5.1 Catégories de qualifications de contrôleur de la circulation aérienne

Les qualifications de contrôleur de la circulation aérienne comprennent les catégories suivantes:

- a) qualification de contrôle d'aérodrome ;
- b) qualification de contrôle d'approche aux procédures ;
- c) qualification de contrôle d'approche avec moyen de surveillance ;
- d) qualification de contrôle radar d'approche de précision ;



- e) qualification de contrôle régional aux procédures ;
- f) qualification de contrôle régional avec moyen de surveillance.

4.5.2 Conditions exigées pour les qualifications de contrôleur de la circulation aérienne

4.5.2.1 Connaissances

Le candidat doit avoir prouvé qu'il connaît au moins les sujets ci-après, dans la mesure où ils ont une influence dans la zone dont il est chargé, à un niveau correspondant aux privilèges octroyés :

- a) qualification de contrôle d'aérodrome :
 - 1) disposition de l'aérodrome ; caractéristiques physiques et aides visuelles ;
 - 2) structure de l'espace aérien ;
 - 3) règles, procédures et source d'information applicables ;
 - 4) installations de navigation aérienne ;
 - 5) équipement de contrôle de la circulation aérienne et emploi de cet équipement ;
 - 6) topographie et points de repère importants ;
 - 7) caractéristiques de la circulation aérienne ;
 - 8) phénomènes météorologiques ;
 - 9) plans d'urgence et de recherches et de sauvetage ;
- b) qualifications de contrôle d'approche aux procédures et de contrôle régional aux procédures :
 - 1) structure de l'espace aérien ;
 - 2) règles, procédures et source d'information applicables ;
 - 3) installations de navigation aérienne ;
 - 4) équipement de contrôle de la circulation aérienne et emploi de cet équipement ;
 - 5) topographie et points de repère importants ;
 - 6) caractéristiques de la circulation aérienne et écoulement du trafic ;
 - 7) phénomènes météorologiques ;
 - 8) plans d'urgence et de recherches et de sauvetage ;
- c) qualifications de contrôle d'approche avec moyen de surveillance, de contrôle radar d'approche de précision et de contrôle régional avec moyen de surveillance : le candidat doit remplir les conditions prescrites à l'alinéa b), dans la mesure où elles ont une influence dans la zone dont il est chargé, et il doit avoir prouvé qu'il connaît au moins les sujets supplémentaires ci-après, à un niveau correspondant aux privilèges octroyés :
 - 1) principes, emploi et limites d'emploi des systèmes de surveillance ATS applicables et de l'équipement associé ;
 - 2) procédures du service de surveillance ATS, selon qu'il convient, notamment procédures destinées à assurer un franchissement d'obstacles approprié.

4.5.2.2 Expérience

4.5.2.2.1 Le candidat doit avoir :

- a) suivi avec succès un cours de formation homologuée ;
- b) assuré, de façon satisfaisante, sous la supervision d'un contrôleur de la circulation aérienne détenteur d'une qualification appropriée :
 - 1) qualification de contrôle d'aérodrome : le contrôle d'aérodrome à l'aérodrome pour lequel la qualification est sollicitée, pendant une période probatoire d'au moins 90 heures ou un mois, l'échéance la plus grande étant retenue ;
 - 2) qualification de contrôle d'approche aux procédures, de contrôle d'approche avec moyen de surveillance, de contrôle régional aux procédures ou de contrôle régional avec moyen de surveillance : le contrôle d'approche à l'organisme pour lequel la qualification est sollicitée, pendant une période probatoire d'au moins 180 heures ou 3 mois, l'échéance la plus grande étant retenue ;
 - 3) qualification de contrôle radar d'approche de précision : au moins 200 approches de précision, dont un maximum de 100 doivent avoir été réalisées sur un simulateur radar approuvé à cette fin par l'Autorité. Au moins 50 de ces approches de précision doivent avoir été effectuées à l'organisme et au moyen de l'équipement pour lesquels la qualification est demandée ;
- c) si les privilèges de la qualification de contrôle d'approche avec moyen de surveillance englobent des fonctions radar d'approche de surveillance, l'expérience comprendra au moins 25 approches avec indicateur panoramique, effectuées au moyen d'un dispositif de



surveillance du type utilisé par l'organisme pour lequel la qualification est demandée, sous la supervision d'un contrôleur détenteur d'une qualification appropriée.

4.5.2.2 L'expérience spécifiée au § 4.5.2.2.1, alinéa b), aura été acquise dans la période de 6 mois précédant immédiatement la candidature.

4.5.2.2.3 Lorsque le candidat est déjà détenteur d'une qualification de contrôleur de la circulation aérienne dans une autre catégorie, ou de la même qualification pour un autre organisme, l'Autorité détermine si l'expérience prescrite au § 4.5.2.2 peut être réduite, et dans ce cas, dans quelle mesure.

4.5.2.3 Habileté

Le candidat doit avoir démontré, à un niveau correspondant aux privilèges octroyés, qu'il a l'habileté nécessaire, qu'il peut faire preuve de jugement et réaliser des performances lui permettant d'assurer un service de contrôle d'aérodrome sûr, ordonné et rapide, y compris en ce qui concerne la détection et la gestion des menaces et des erreurs.

4.5.2.4 Délivrance en même temps de deux qualifications de contrôleur de la circulation aérienne

Lorsque deux qualifications de contrôleur de la circulation aérienne sont demandées en même temps, l'Autorité détermine les conditions applicables, sur la base des conditions exigées pour chaque qualification. Ces conditions ne seront pas inférieures à celles qui sont prescrites pour la qualification la plus exigeante.

4.5.3 Privilèges du détenteur de qualifications de contrôleur de la circulation aérienne et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges

4.5.3.1 Sous réserve des conditions spécifiées aux § 1.2.5, 1.2.6, 1.2.7.1 et 1.2.9, les privilèges du titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne comportant au moins une des qualifications ci-après lui permettent :

- a) Qualification de contrôle d'aérodrome : d'assurer le contrôle d'aérodrome, ou de superviser la fourniture de ce service, pour les aérodromes correspondant à la qualification dont il est détenteur ;
- b) Qualification de contrôle d'approche aux procédures : d'assurer le contrôle d'approche, ou de superviser la fourniture de ce service, pour les aérodromes correspondant à la qualification dont il est détenteur, à l'intérieur de l'espace aérien ou dans la partie de l'espace aérien qui relève de l'organisme assurant le contrôle d'approche ;
- c) Qualification de contrôle d'approche avec moyen de surveillance : d'assurer le contrôle d'approche au moyen des systèmes de surveillance ATS applicables, et/ou de superviser la fourniture de ce service, pour les aérodromes correspondant à la qualification dont il est détenteur, à l'intérieur de l'espace aérien ou dans la partie de l'espace aérien qui relève de l'organisme assurant le contrôle d'approche ;
 - 1) sous réserve des conditions spécifiées au § 4.5.2.2.1, alinéa c), les privilèges comprendront l'exécution d'approches radar de surveillance ;
- d) qualification de contrôle radar d'approche de précision : d'assurer le contrôle radar d'approche de précision et/ou de superviser la fourniture de ce service, à l'aérodrome correspondant à la qualification dont il est détenteur ;
- e) qualification de contrôle régional aux procédures : d'assurer le contrôle régional et/ou de superviser la fourniture de ce service, dans la région de contrôle ou la partie de la région de contrôle correspondant à la qualification dont il est détenteur ;
- f) qualification de contrôle régional avec moyen de surveillance : d'assurer le contrôle régional au moyen d'un système de surveillance ATS et/ou de superviser la fourniture de ce service, dans la région de contrôle ou la partie de la région de contrôle correspondant à la qualification dont il est détenteur.



- 4.5.3.2 Avant d'exercer les privilèges indiqués au § 4.5.3.1, le détenteur de la qualification sera au courant de tous les renseignements utiles récents.
- 4.5.3.3 Tout État contractant qui a délivré une licence de contrôleur de la circulation aérienne ne permettra pas au détenteur de cette licence d'assurer une formation dans un environnement opérationnel à moins qu'il n'ait été dûment autorisé à cet effet par l'État contractant.
- 4.5.3.4 Validité des qualifications

Une qualification cessera d'être valide lorsqu'un contrôleur de la circulation aérienne aura cessé d'exercer les privilèges de sa qualification pendant une période qu'aura déterminée l'Autorité. Cette période ne dépassera pas 6 mois. Ce contrôleur ne pourra recommencer à exercer lesdits privilèges avant d'avoir établi de nouveau son aptitude.

4.6 Licence d'agent technique d'exploitation

4.6.1 Conditions de délivrance de la licence

4.6.1.1 Âge

Le candidat doit être âgé de 21 ans révolus.

4.6.1.2 Connaissances

Le candidat aura prouvé qu'il connaît au moins les sujets suivants, à un niveau correspondant aux privilèges du titulaire de la licence d'agent technique d'exploitation.

Droit aérien

- a) réglementation intéressant le titulaire de la licence d'agent technique d'exploitation ; méthodes et procédures appropriées des services de la circulation aérienne ;

Connaissance générale des aéronefs

- b) principes de fonctionnement des moteurs, systèmes et instruments des avions ;
- c) limites d'emploi des avions et des moteurs ;
- d) liste minimale d'équipements (LME) ;

Calcul des performances de vol, procédures de planification et chargement

- e) effets du chargement et de la répartition de la masse sur les performances et les caractéristiques de vol des aéronefs ; calculs de masse et de centrage ;
- f) établissement des plans de vole exploitation ; calcul de la consommation de carburant et de l'autonomie ; procédures de choix des aérodrômes de dégagement ; exploitation sur de grandes distances ; conduite du vol en croisière ;
- g) établissement et dépôt des plans de vol des services de la circulation aérienne ;
- h) principes de base des systèmes d'établissement des plans de vol assisté par ordinateur ;

Performances humaines

- i) performances humaines applicables aux fonctions d'agent technique d'exploitation, y compris les principes de la gestion des menaces et des erreurs ;

Météorologie

- j) météorologie aéronautique ; mouvement des systèmes de pression ; structure des fronts, origine et caractéristiques des phénomènes météorologiques significatifs qui influent sur les conditions de décollage, de croisière et d'atterrissage ;
- k) interprétation et application des messages d'observations, cartes et prévisions météorologiques aéronautiques ; codes et abréviations ; utilisation et procédures d'obtention des renseignements météorologiques ;

Navigation

- l) principes de la navigation aérienne, particulièrement en ce qui concerne le vol aux instruments ;

Procédures opérationnelles



- m) emploi de la documentation aéronautique ;
- n) procédures opérationnelles de transport de fret et de marchandises dangereuses ;
- o) procédures relatives aux accidents et incidents d'aviation ; procédures d'urgence en vol ;
- p) procédures relatives à l'intervention illicite et au sabotage d'aéronefs ;

Principes du vol

- q) principes du vol pour la catégorie d'aéronef appropriée ;

Radiocommunications

- r) procédures de communication avec les aéronefs et les stations au sol intéressées.

4.6.1.3 Expérience

4.6.1.3.1 Le candidat aura acquis l'expérience suivante :

- a) Deux années de service au total dans une des fonctions spécifiées aux alinéas 1) à 3) ou dans une combinaison quelconque de ces fonctions ; toutefois, dans le cas d'une expérience combinée, la durée du service dans l'une quelconque de ces fonctions ne devra pas être inférieure à un an:
 - 1) membre d'équipage de conduite dans le transport aérien ;
 - 2) météorologiste dans un organisme de préparation et de suivi des vols dans le transport aérien ;
 - 3) contrôleur de la circulation aérienne, ou responsable d'agents techniques d'exploitation ou d'un service d'opérations aériennes d'une entreprise du transport aérien ;

ou

- b) au moins un an de service en qualité d'adjoint dans un organisme de préparation et de suivi des vols dans le transport aérien ;

ou

- c) un cours de formation homologuée, suivi d'une manière satisfaisante et complète.

4.6.1.3.2 Le candidat aura servi dans un organisme de contrôle d'exploitation sous la supervision d'un agent technique d'exploitation pendant au moins 90 jours de travail au cours des 6 mois précédant immédiatement la date de la candidature.

4.6.1.4 Habileté

Le candidat aura prouvé qu'il est capable :

- a) d'effectuer une analyse météorologique exacte et acceptable pour l'exploitation, d'après une série de cartes et de messages d'observations météorologiques quotidiens ; de fournir un exposé verbal, valide pour l'exploitation, sur les conditions météorologiques dominantes dans le voisinage général d'une route aérienne déterminée ; de prévoir les tendances du temps qui intéressent le transport aérien, particulièrement en ce qui concerne les aérodromes de destination et de décollage ;
- b) de déterminer la trajectoire de vol optimale sur un tronçon déterminé et d'établir des plans de vol exacts manuellement ou à l'aide d'un ordinateur ;
- c) d'assurer un suivi et de prêter toute forme d'assistance à un vol effectué dans des conditions météorologiques défavorables réelles ou simulées, conformément aux fonctions du titulaire d'une licence d'agent technique d'exploitation ;
- d) de reconnaître et de gérer les menaces et les erreurs.

4.6.2 Privilèges du titulaire de la licence et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges

Sous réserve des conditions spécifiées au §1.2.5, la licence d'agent technique d'exploitation permettra à son titulaire d'exercer les fonctions d'agent technique d'exploitation dans toute région pour laquelle il a satisfait aux conditions spécifiées dans le RAS06.



4.7 Licence d'opérateur radio de station aéronautique

4.7.1 Conditions de délivrance de la licence

4.7.1.1 Avant d'obtenir une licence d'opérateur radio de station aéronautique, le candidat aura prouvé qu'il satisfait aux conditions spécifiées au § 4.7.1. Les personnes non titulaires de la licence pourront exercer les fonctions d'opérateur radio de station aéronautique si elles remplissent les mêmes conditions et que l'Autorité leur ait délivré une autorisation à cet effet.

4.7.1.2 Âge

Le candidat doit être âgé de 18 ans révolus.

4.7.1.3 Connaissances

Le candidat aura prouvé qu'il connaît au moins les sujets ci-après, à un niveau correspondant aux privilèges du titulaire de la licence d'opérateur radio de station aéronautique.

Connaissances générales

- a) services de la circulation aérienne assurés à l'intérieur de l'État ;

Procédures opérationnelles

- b) procédures de radiotéléphonie ; expressions conventionnelles ; réseau de télécommunications ;

Règlementation

- c) réglementation applicable à l'opérateur radio de station aéronautique ;

Équipement de télécommunication

- d) principes, emploi et limites d'emploi des équipements de télécommunication dans une station aéronautique.

4.7.1.4 Expérience

Le candidat aura :

- a) suivi avec succès un cours de formation homologuée pendant la période de 12 mois précédant immédiatement sa candidature et aura servi de manière satisfaisante sous la supervision d'un opérateur radio de station aéronautique qualifié, pendant 2 mois au moins ; ou bien
- b) accompli avec succès, sous la supervision d'un opérateur radio de station aéronautique qualifié, une période de service d'au moins 6 mois au cours des 12 mois précédant immédiatement sa candidature.

4.7.1.5 Habileté

Le candidat montrera ou aura montré sa compétence en ce qui concerne :

- a) le fonctionnement de l'équipement de télécommunication qu'il est appelé à utiliser ;
- b) l'émission et la réception de messages radiotéléphoniques avec efficacité et précision.

4.7.2 Privilèges de l'opérateur radio de station aéronautique et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges

Sous réserve des conditions spécifiées aux § 1.2.5 et 1.2.9, les privilèges du titulaire d'une licence d'opérateur radio de station aéronautique lui permettront de remplir les fonctions d'opérateur dans une station aéronautique. Avant d'exercer les privilèges de la licence, le détenteur sera au courant de tous les renseignements récents sur les types d'équipement et les procédures d'emploi utilisés à ladite station aéronautique.

4.8 Personnel de météorologie aéronautique

Note.— Conformément aux Arrangements de travail entre l'Organisation de l'aviation civile internationale et l'Organisation météorologique mondiale (Doc7475), les prescriptions relatives aux qualifications, aux compétences, à l'enseignement et à la formation du personnel de météorologie aéronautique relèvent de la responsabilité de l'Organisation météorologique mondiale (OMM).



Règlement technique (OMM n°49), Volume I — Pratiques météorologiques générales normalisées et recommandées, Partie V — Qualifications and Competencies of Personnel Involved in the Provision of Meteorological (Weather and Climate) and Hydrological Services, Partie VI — Education and Training of Meteorological Personnel, et Appendice A — Basic Instruction Packages.

4.9 Personnel navigant de cabine

Le présent paragraphe établit les exigences relatives à la délivrance de la licence de membre d'équipage de cabine, ainsi que les conditions de validité et d'utilisation de la licence par son titulaire.

4.9.1 Personnel navigant de cabine stagiaire

4.9.1.1 Domaine d'application

L'objet du présent sous paragraphe est de définir les conditions requises pour la délivrance des cartes de stagiaires de personnel navigant commercial, les conditions sous lesquelles ces cartes sont nécessaires, les règles générales et les limitations pour les détenteurs de ces cartes.

4.9.1.2 Exigences en matière d'éligibilité

4.9.1.2.1 Pour se voir délivrer une carte de stagiaire de personnel navigant de cabine, un candidat doit :

- a) avoir 18 ans révolus ;
- b) détenir au moins une attestation médicale de classe 2 en cours de validité ;
- c) avoir réussi l'examen au terme de la formation initiale effectuée dans un organisme de formation agréé ;
- d) détenir un Brevet de Sécurité et de Sauvetage délivré par l'Autorité ;
- e) détenir une convention de stage chez un détenteur de permis d'exploitation aérien valide et
- f) avoir fait une demande selon une forme et manière acceptables pour l'Autorité.



4.9.1.3 Exigences en termes de formation

4.9.1.3.1 Les candidats à l'obtention d'un certificat de membre d'équipage de cabine doivent avoir suivi une formation initiale aux fins de se familiariser avec l'environnement aéronautique et d'acquérir des connaissances générales et des compétences de base suffisantes pour remplir leurs tâches et exercer leurs responsabilités liées à la sécurité des passagers et du vol dans des conditions de vol normales, anormales et d'urgence.

4.9.1.3.2 Le programme de la formation initiale doit couvrir au moins les matières spécifiées à l'appendice 11 du présent règlement. Il inclut une formation théorique et pratique.

4.9.1.3.3 Les candidats à l'obtention d'un certificat de membre d'équipage de cabine doivent subir un examen couvrant tous les sujets du programme de formation spécifié à l'appendice 11, à l'exception de la formation à la gestion des ressources de l'équipage (CRM), pour démontrer qu'ils ont atteint le niveau de connaissances et de compétences exigé au point a).

4.9.1.4 Limitations du détenteur de la carte stagiaire de personnel navigant de cabine

4.9.1.4.1 Le titulaire d'une carte de membre d'équipage de cabine stagiaire ne peut remplir les fonctions de membre d'équipage de cabine que sous la surveillance d'un instructeur habilité par l'Autorité.

4.9.1.4.2 Un personnel navigant de cabine stagiaire ne peut pas exercer les privilèges du détenteur de la carte stagiaire de personnel navigant de cabine si son attestation médicale, de classe 2 au moins, est invalide.

4.9.1.4.3 Aux fins de démontrer la conformité avec les exigences applicables chaque titulaire conserve et produit sur demande sa carte de membre d'équipage de cabine ainsi que la liste et le dossier de formation et de contrôle concernant sa/ses qualification(s) de type ou de variante d'aéronef, sauf si l'exploitant qui a recours à ses services conserve de tels dossiers et peut les mettre rapidement à disposition sur simple demande d'une autorité compétente ou du titulaire.

4.9.1.5 Privilèges du détenteur de la carte stagiaire de personnel navigant de cabine

4.9.1.5.1 Les privilèges des titulaires d'une carte de membre d'équipage de cabine stagiaire consistent à remplir les fonctions de membres d'équipage de cabine dans l'exploitation, à des fins de transport aérien commercial, d'aéronefs immatriculés au Sénégal.

4.9.1.6 Validité de la carte stagiaire de personnel navigant de cabine

4.9.1.6.1 La carte stagiaire de membre d'équipage de cabine est délivrée pour une durée de 02 ans et restera valide sauf s'il est suspendu ou révoqué par l'Autorité.

4.9.2 Personnel navigant de cabine

4.9.2.1 Domaine d'application

L'objet du présent sous chapitre est de définir les conditions requises pour la délivrance des licences de personnel navigant de cabine, les conditions sous lesquelles ces licences sont nécessaires, les règles générales et les privilèges pour les détenteurs de ces licences.

4.9.2.2 Exigences en matière d'éligibilité

4.9.2.2.1 Pour se voir délivrer une licence de personnel navigant de cabine, un candidat doit :

- a) détenir une carte de stagiaire de personnel navigant de cabine ;
- b) avoir accompli, en qualité de navigant professionnel ou de membre d'équipage de cabine stagiaire, sous supervision d'un instructeur agréé, au moins 60 heures de vol à bord d'un aéronef effectuant du transport aérien public de passagers en tant que membre d'équipage, attestant par là même l'acquisition des connaissances pratiques nécessaires.
- c) détenir au moins une attestation médicale de classe 2 en cours de validité ;
- d) avoir fait une demande selon une forme et manière acceptables pour l'Autorité.



- 4.9.2.3 Privilèges du détenteur de la licence de personnel navigant de cabine
- 4.9.2.3.1 Les privilèges des titulaires d'une licence de membre d'équipage de cabine stagiaire consistent à remplir les fonctions de membres d'équipage de cabine dans l'exploitation, à des fins de transport aérien commercial, d'aéronefs immatriculés au Sénégal.
- 4.9.2.3.2 Un personnel navigant de cabine ne peut pas exercer les privilèges du détenteur de licence de personnel navigant de cabine si son attestation médicale, de classe 2 au moins, est invalide.
- 4.9.2.3.3 Aux fins de démontrer la conformité avec les exigences applicables chaque titulaire conserve et produit sur demande sa licence de membre d'équipage de cabine ainsi que la liste et le dossier de formation et de contrôle concernant sa/ses qualification(s) de type ou de variante d'aéronef, sauf si l'exploitant qui a recours à ses services conserve de tels dossiers et peut les mettre rapidement à disposition sur simple demande d'une autorité compétente ou du titulaire.
- 4.9.2.4 Validité de la licence de personnel navigant de cabine
- 4.9.2.4.1 La licence de membre d'équipage de cabine est délivrée pour une durée de 02 ans et reste valide sauf :
- a) si elle est suspendue ou révoquée par l'Autorité ; ou
 - b) si son titulaire n'a pas exercé les privilèges associés sur au moins un type d'aéronef au cours des 24 mois qui précèdent.
- 4.9.2.5 Qualification(s) de type ou de variante d'aéronef
- 4.9.2.5.1 Les titulaires d'un certificat de membre d'équipage de cabine valide n'exercent leurs activités sur un aéronef que s'ils sont qualifiés conformément aux exigences applicables.
- 4.9.2.5.2 Pour être qualifié pour un type ou une variante d'aéronef, le titulaire :
- a) satisfait aux exigences applicables en matière de formation, de contrôle et de validité, qui couvrent de manière pertinente les aéronefs à exploiter:
 1. formation propre à un type d'aéronef, stage d'adaptation de l'exploitant et familiarisation ;
 2. formation aux différences ;
 3. maintien des compétences ; et
 - b) a exercé son activité sur le type d'aéronef au cours des six mois précédents, ou a accompli le stage de remise à niveau pertinent et passé le contrôle correspondant avant d'exercer à nouveau sur ce type d'aéronef.
- 4.9.3 Renouvellement de la carte stagiaire ou de la licence de personnel navigant de cabine
- 4.9.3.1 Si une carte de stagiaire ou une licence de personnel navigant de cabine est arrivée à échéance, le candidat devra :
- a) suivre une formation de remise à niveau auprès d'un organisme de formation agréé, si requis, pour atteindre le niveau de compétences nécessaire pour assurer les fonctions de membre d'équipage de cabine en toute sécurité sur le type ou la classe d'aéronef pertinent et
 - b) réussir un contrôle de compétences pour la licence de personnel navigant de cabine.
- 4.9.4 Suspension et révocation de la carte stagiaire ou de la licence de personnel navigant de cabine
- 4.9.4.1 Si les titulaires ne satisfont pas à la présente partie, leur certificat de membre d'équipage de cabine peut être suspendu ou révoqué par l'Autorité.
- 4.9.4.2 En cas de suspension ou de révocation de leur certificat de membre d'équipage de cabine par l'autorité compétente, les titulaires :
- a) sont informés par écrit de cette décision et de leur droit de faire appel, conformément à la loi nationale en vigueur ;
 - b) n'exercent pas les privilèges que leur donne leur certificat de membre d'équipage de cabine ;
 - c) en informent sans délai le/les exploitant(s) qui ont recours à leurs services ; et
 - d) renvoient leur certificat conformément à la procédure applicable établie par l'autorité compétente.



CHAPITRE 5 : PRÉSENTATION ET CONTENU DES LICENCES DU PERSONNEL

5.1 Les licences du personnel délivrées par les États contractants en application de la présente Annexe auront les caractéristiques indiquées ci-après.

5.1.1 Contenu

5.1.1.1 Les licences délivrées par l'Autorités ont présentées de sorte à permettre aux autres États contractants de vérifier facilement les privilèges de la licence et la validité des qualifications.

5.1.1.2 La licence comportera les éléments suivants :

- I)** Nom de l'État (en caractères gras).
- II)** Désignation de la licence (en caractères très gras).
- III)** Numéro de série de la licence, en chiffres arabes, donné par le service qui l'a délivrée.
- IV)** Nom et prénoms du titulaire, ainsi que leur translittération en caractères latins s'ils sont en d'autres caractères.
- IVa)** Date de naissance.
- V)** Adresse du titulaire, si l'État le souhaite.
- VI)** Nationalité du titulaire.
- VII)** Signature du titulaire.
- VIII)** Service de délivrance et, le cas échéant, conditions auxquelles la licence a été délivrée.
- IX)** Certificat attestant la validité et autorisation permettant au titulaire d'exercer les privilèges afférents à la licence.
- X)** Signature du fonctionnaire délivrant la licence et date de cette délivrance.
- XI)** Cachet ou sceau du service délivrant la licence.
- XII)** Qualifications, par exemple : catégorie, classe, type d'aéronef, cellule, contrôle d'aérodrome, etc.
- XIII)** Observations, c'est-à-dire : annotations spéciales relatives aux restrictions et annotations concernant les privilèges, et, à compter du 5 mars 2008, annotation relative aux compétences linguistiques, et autres renseignements exigés par l'article 39 de la Convention de Chicago.
- XIV)** Tous autres détails jugés utiles par l'État délivrant la licence.

5.1.2 Matière

Les licences seront en papier de première qualité ou en toute autre matière appropriée, comme les cartes en plastique, sur lesquels les rubriques mentionnées au § 5.1.1.2 ressortiront clairement.

5.1.3 Langue

Les licences seront établies en français et contiendront une traduction en anglais des rubriques **I), II), VI), IX), XII), XIII) et XIV)**. Les autorisations émises conformément au § 1.2.2.1 seront établies en français et contiendront une traduction en anglais du nom de l'État, de la date limite de validité de l'autorisation et de toute restriction ou limitation qui peut être établie.

5.1.4 Disposition des rubriques

Les rubriques des licences seront uniformément numérotées en chiffres romains, comme il est indiqué au § 5.1.1, de façon que, sur toutes les licences, le même numéro corresponde à la même rubrique, quelle que soit la disposition adoptée.



CHAPITRE 6 : CONDITIONS MÉDICALES DE DÉLIVRANCE DES LICENCES

6.1 Attestations médicales — Généralités

6.1.1 Classes d'attestation médicale

Les attestations médicales seront établies en distinguant les trois classes ci-après :

- a) Classe 1, applicable aux candidats et aux titulaires, pour :
 - les licences de pilote professionnel — avion, dirigeable, et hélicoptère ;
 - les licences de pilote de ligne— avion et hélicoptère.
- b) Classe 2, applicable aux candidats et aux titulaires, pour :
 - Les licences de navigateur ;
 - les licences de mécanicien navigant ;
 - les licences de pilote privé -avion, dirigeable et hélicoptère ;
 - les licences de pilote de planeur ;
 - les licences de pilote de ballon libre ;
 - les licences de personnel navigant de cabine.
- c) Classe 3, applicable aux candidats et aux titulaires, pour :
 - Les licences de contrôleur de la circulation aérienne.
 - les licences de télépilote (applicable à compter du 3 novembre 2022).

6.1.2 Le candidat à la délivrance d'une attestation médicale devra fournir au médecin-examineur une déclaration, dont il attestera l'exactitude, sur ses antécédents médicaux personnels, familiaux et héréditaires. Il sera averti que sa déclaration doit être aussi complète et précise que possible. En cas de fausse déclaration, il sera fait application des dispositions du § 1.2.4.7.1.

6.1.3 Le médecin-examineur rendra compte à l'Autorité de tous les cas où, à son avis, l'inaptitude du candidat à remplir l'une quelconque des conditions requises, qu'elle soit numérique ou autre, n'est pas d'une nature telle que l'exercice des privilèges de la licence sollicitée ou détenue compromette la sécurité aérienne (§ 1.2.4.10).

6.1.4 Le niveau d'aptitude physique et mentale à respecter en vue du renouvellement d'une attestation médicale sera le même que celui de l'attestation initiale, sauf indication contraire expresse.

6.2 Spécifications relatives aux attestations médicales

6.2.1 Généralités

Le candidat à l'obtention d'une attestation médicale conformément aux dispositions § 1.2.4.1 devra subir un examen fondé sur les conditions :

- a) d'aptitude physique et mentale ;
- b) de vision et de perception des couleurs ; et
- c) d'audition.

6.2.2 Conditions d'aptitude physique et mentale

Le candidat à l'obtention d'une attestation médicale d'une classe quelconque sera exempt :

- a) de toute anomalie, congénitale ou acquise ;
- b) de toute affection physique en évolution ou de caractère latent, aigu ou chronique ;
- c) de toute blessure, lésion ou séquelle d'opération ; ou
- d) de tout effet primaire ou secondaire de quelque médicament curatif ou préventif, d'ordonnance ou non, que ce soit ;

qui entraînerait un degré d'incapacité fonctionnelle susceptible de compromettre la sécurité d'un aéronef ou d'empêcher le candidat d'exercer ses fonctions avec sécurité.



6.2.3 Conditions de test d'acuité visuelle

6.2.3.1 Les méthodes utilisées pour mesurer l'acuité visuelle risquent d'aboutir à des évaluations différentes. Pour obtenir l'uniformité, l'Autorité s'assurera donc qu'il y a équivalence entre les méthodes d'évaluation.

6.2.3.2 Les tests d'acuité visuelle doivent être effectués avec un niveau d'éclairage ambiant correspondant à l'éclairage ordinaire des bureaux (30-60cd/m²) et mesurés au moyen d'une série d'anneaux de Landolt ou d'optotypes similaires, éloignés du candidat d'une distance appropriée à la méthode adaptée.

6.2.4 Conditions de perception des couleurs

6.2.4.1 Des méthodes d'examen propres à garantir une vérification fiable de la perception des couleurs seront employées.

6.2.4.2 Le candidat devra prouver qu'il est capable d'identifier aisément les couleurs dont la perception est nécessaire pour qu'il puisse accomplir ses fonctions avec sécurité.

6.2.4.3 Le candidat subira une épreuve permettant de déterminer s'il est capable d'identifier correctement une série de tables pseudo-isochromatiques éclairées à la lumière du jour ou à une lumière artificielle de même température de couleur que celle fournie par la source étalon C ou D₆₅ définie par la Commission internationale de l'éclairage (CIE).

6.2.4.4 Tout candidat qui obtient un résultat satisfaisant selon les conditions prescrites par l'Autorité sera déclaré apte. Le candidat qui n'obtient pas un résultat satisfaisant à cette épreuve sera déclaré inapte à moins qu'il puisse sans difficulté distinguer les couleurs utilisées dans la navigation aérienne et identifier correctement les feux de couleur utilisés en aviation. Les candidats qui ne répondent pas à ces critères seront déclarés inaptes, sauf pour l'attestation médicale de classe 2 avec la restriction suivante : valable uniquement le jour.

6.2.4.4.1 Les lunettes de soleil portées pendant l'exercice des privilèges de la licence ou des qualifications seront non polarisantes et de teinte grise neutre.

6.2.5 Conditions des tests d'audition

6.2.5.1 Des méthodes d'examen qui garantiront des tests d'audition fiables seront utilisées.

6.2.5.2 Le candidat aura une acuité auditive suffisante pour exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

6.2.5.3 Les candidats à une attestation médicale de classe 1 subiront un test d'audiométrie à sons purs lors de l'examen pour la délivrance initiale de l'attestation, par la suite, un au moins tous les cinq ans jusqu'à l'âge de 40 ans, et ensuite, un au moins tous les deux ans.

6.2.5.3.1 D'autres méthodes donnant des résultats équivalents pourront être utilisées.

6.2.5.4 Les candidats à une attestation médicale de classe 3 subiront un test d'audiométrie à sons purs lors de l'examen pour la délivrance initiale de l'attestation, par la suite, un au moins tous les quatre ans jusqu'à l'âge de 40 ans, et ensuite, un au moins tous les deux ans.

6.2.5.4.1 D'autres méthodes donnant des résultats équivalents pourront être utilisées.

6.2.5.5 Les candidats à une attestation médicale de classe 2 doivent subir un test d'audiométrie à sons purs lors de l'examen pour la délivrance initiale de l'attestation et, après l'âge de 50 ans, un au moins tous les deux ans.

6.2.5.6 Lors des examens médicaux autres que ceux qui sont indiqués aux § 6.2.5.3, 6.2.5.4 et 6.2.5.5, à défaut de test audiométrique, les candidats subiront des épreuves à la voix chuchotée et à la voix parlée dans une pièce silencieuse.

6.3 Attestation médicale de classe 1

6.3.1 Obtention et renouvellement d'une attestation médicale



- 6.3.1.1 Les candidats à l'obtention d'une licence de pilote professionnel — avion, dirigeable ou hélicoptère, de pilote de ligne — avion ou hélicoptère subiront un examen médical initial en vue de l'obtention d'une attestation médicale de classe 1.
- 6.3.1.2 Sauf indication contraire de la présente section, l'attestation médicale de classe 1 des titulaires des licences de pilote professionnel — avion, dirigeable ou hélicoptère, de pilote de ligne — avion ou hélicoptère devra être renouvelée à des intervalles ne dépassant pas ceux qui sont spécifiés au § 1.2.5.2.
- 6.3.1.3 Lorsque l'Autorité se sera assuré que le candidat remplit les conditions de la présente section et satisfait aux dispositions générales des § 6.1 et 6.2, le candidat obtiendra une attestation médicale de classe 1.
- 6.3.2 Conditions d'aptitude physique et mentale
- 6.3.2.1 Le candidat ne sera atteint d'aucune maladie ou affection susceptible de le mettre subitement dans l'impossibilité d'utiliser un aéronef de manière sûre ou de s'acquitter avec sécurité des fonctions qui lui sont assignées.
- 6.3.2.2 Le candidat ne présentera ni antécédents médicaux reconnus ni diagnostics cliniques révélant :
- a) un trouble mental organique ;
 - b) un trouble mental ou comportemental dû à l'usage de substances psychotropes, y compris un syndrome de dépendance à l'alcool ou à d'autres substances psychotropes ;
 - c) la schizophrénie, un trouble de type schizophrénique ou délirant ;
 - d) un trouble de l'humeur (affectif) ;
 - e) un trouble névrotique, lié au stress ou somatoforme ;
 - f) un syndrome comportemental lié à des perturbations physiologiques ou à des facteurs physiques ;
 - g) un trouble de la personnalité ou du comportement, notamment s'il se manifeste par des actes patents répétés ;
 - h) un retard mental ;
 - i) un trouble du développement psychologique ;
 - j) un trouble comportemental ou émotionnel, qui a pris naissance pendant l'enfance ou l'adolescence ; ou
 - k) un trouble mental non spécifié par ailleurs ;
- qui serait susceptible de le mettre dans l'impossibilité d'exercer avec sécurité les privilèges de la licence sollicitée ou détenue.
- 6.3.2.2.1 Réserve
- 6.3.2.3 Le candidat ne présentera ni antécédents médicaux reconnus ni diagnostics cliniques révélant :
- a) une affection évolutive ou non évolutive du système nerveux dont les effets sont susceptibles d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications ;
 - b) une épilepsie ; ou
 - c) des troubles de la conscience sans explication étiologique médicale satisfaisante.



- 6.3.2.4 Le candidat n'aura pas souffert de traumatisme crânien dont les effets sont susceptibles de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.
- 6.3.2.5 Le candidat ne présentera aucune anomalie du cœur, congénitale ou acquise, qui soit susceptible de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.
- 6.3.2.5.1 Un candidat qui a subi un pontage coronarien, une angioplastie (avec ou sans port de stents) ou une autre intervention cardiaque, ou qui a des antécédents d'infarctus du myocarde, ou qui souffre de tout autre problème cardiaque potentiellement incapacitant sera déclaré inapte, à moins que son état cardiaque n'ait fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation conformes aux meilleures pratiques médicales et qu'il n'ait été estimé qu'il n'est pas susceptible de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence ou de ses qualifications.
- 6.3.2.5.2 Un candidat présentant un rythme cardiaque anormal sera déclaré inapte, à moins que son arythmie cardiaque n'ait fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation conformes aux meilleures pratiques médicales et qu'il n'ait été estimé qu'elle n'est pas susceptible de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence ou de ses qualifications.
- 6.3.2.6 L'examen cardiologique effectué en vue de la délivrance initiale d'une attestation médicale comportera un électrocardiogramme.
- 6.3.2.6.1 Les examens révisionnels des candidats âgés de plus de 50 ans comporteront un électrocardiogramme au moins une fois l'an.
- 6.3.2.6.2 Réservé
- 6.3.2.7 La pression artérielle systolique et diastolique restera dans les limites normales.
- 6.3.2.7.1 L'usage d'agents hypotenseurs sera disqualifiant, sauf s'il n'est pas susceptible d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.
- 6.3.2.8 Le système circulatoire ne présentera aucune anomalie fonctionnelle ou structurelle importante.
- 6.3.2.9 Il n'existera aucune affection pulmonaire aiguë, ni aucune maladie évolutive des poumons, du médiastin ou de la plèvre qui soit susceptible de provoquer des symptômes incapacitants pendant les opérations normales ou d'urgence.
- 6.3.2.9.1 L'examen initial doit comporter une radiographie pulmonaire.
- 6.3.2.10 Les candidats qui souffrent d'une maladie pulmonaire obstructive chronique seront déclarés inaptes, à moins que leur état n'ait fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation conformes aux meilleures pratiques médicales et qu'il n'ait été estimé qu'il n'est pas susceptible de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence ou de leurs qualifications.
- 6.3.2.11 Les candidats souffrant d'asthme provoquant des symptômes graves ou susceptible de provoquer des symptômes incapacitants pendant les opérations normales ou d'urgence seront déclarés inaptes.
- 6.3.2.11.1 L'usage de médicaments pour contrôler l'asthme sera disqualifiant, sauf s'il ne compromet pas la capacité du candidat à exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.
- 6.3.2.12 Les candidats souffrant de tuberculose pulmonaire évolutive seront déclarés inaptes.
- 6.3.2.12.1 Les candidats atteints de lésions inactives ou cicatrisées que l'on sait ou que l'on soupçonne être d'origine tuberculeuse peuvent être déclarés aptes.
- 6.3.2.13 Les candidats présentant une déficience fonctionnelle grave du tractus gastro-intestinal ou de ses annexes seront déclarés inaptes.
- 6.3.2.13.1 Les candidats n'auront aucune hernie susceptible de provoquer des symptômes incapacitants.
- 6.3.2.14 Les candidats qui présentent des séquelles de maladie ou d'intervention chirurgicale sur toute partie du tube digestif ou de ses annexes exposant le candidat à une incapacité en vol, notamment toute occlusion par étranglement ou compression, seront déclarés inaptes.



- 6.3.2.14.1 Tout candidat ayant subi une intervention chirurgicale importante sur les voies biliaires ou le tube digestif ou ses annexes, comportant l'ablation, totale ou partielle, ou une dérivation de l'un de ces organes, soit déclaré inapte jusqu'à ce que l'évaluateur médical, en possession de tous les détails de l'opération, estime que les suites de l'opération ne sont pas susceptibles de causer une incapacité en vol.
- 6.3.2.15 Les candidats souffrant de troubles métaboliques, nutritionnels ou endocriniens susceptibles de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence et de leurs qualifications seront déclarés inaptes.
- 6.3.2.16 Les candidats souffrant de diabète insulino-dépendant seront déclarés inaptes.
- 6.3.2.16.1 Les candidats souffrant de diabète sucré non insulino-dépendant seront déclarés inaptes à moins qu'il ne soit prouvé que leur état peut être contrôlé de façon satisfaisante à l'aide d'un régime alimentaire seulement ou d'un régime alimentaire combiné à la prise de médicaments antidiabétiques ne les empêchant pas d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence et de leurs qualifications.
- 6.3.2.17 Les candidats souffrant d'une maladie du sang ou du système lymphatique seront déclarés inaptes, à moins que leur état n'ait fait l'objet d'une enquête appropriée et qu'il n'ait été établi qu'il ne risque pas de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence et de leurs qualifications.
- 6.3.2.18 Les candidats souffrant d'une affection rénale ou génito-urinaire seront déclarés inaptes, à moins qu'ils n'aient fait l'objet d'une enquête appropriée et qu'il n'ait été estimé que leur état ne risque pas de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence et de leurs qualifications.
- 6.3.2.18.1 L'examen médical comportera une analyse d'urine et toute anomalie fera l'objet d'une enquête appropriée.
- 6.3.2.19 Les candidats qui présentent des séquelles de maladie ou d'intervention chirurgicale sur les reins ou l'appareil génito-urinaire, notamment une obstruction par rétrécissement ou compression, seront déclarés inaptes, à moins que leur état n'ait fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation conformes aux meilleures pratiques médicales et qu'il n'ait été estimé qu'il n'est pas susceptible de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence ou de leurs qualifications.
- 6.3.2.19.1 Les candidats ayant subi une néphrectomie seront déclarés inaptes, à moins que la néphrectomie ne soit compensée de façon acceptable.
- 6.3.2.20 Les candidats qui sont séropositifs au virus de l'immunodéficience humaine (VIH) seront déclarés inaptes, à moins que leur état n'ait fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation conformes aux meilleures pratiques médicales et n'ait été jugé comme n'étant pas susceptible de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence ou de leurs qualifications.
- 6.3.2.21 Les candidates qui sont enceintes seront déclarées inaptes, à moins qu'une évaluation obstétricale et un suivi médical constant n'indiquent que la grossesse est sans complication et à faible risque.
- 6.3.2.21.1 Dans le cas des candidates dont la grossesse est sans complication et à faible risque qui sont évaluées et suivies conformément aux dispositions du § 6.3.2.21, la déclaration d'aptitude soit limitée à la période comprise entre la fin de la 12e semaine et la fin de la 26e semaine de gestation.
- 6.3.2.22 Après un accouchement ou une interruption de grossesse, la candidate ne sera autorisée à exercer les privilèges de sa licence qu'après avoir subi une nouvelle évaluation conforme aux meilleures pratiques médicales et qu'il a été déterminé qu'elle peut exercer avec sécurité les privilèges de sa licence ou de ses qualifications.
- 6.3.2.23 Le candidat ne présentera pas d'anomalie des os, des articulations, des muscles, des tendons ou des structures connexes qui soit susceptible de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.
- 6.3.2.24 Le candidat ne présentera pas d'anomalie ou de maladie de l'oreille ou des structures connexes qui soit susceptible de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.



6.3.2.25 Il n'existera pas :

- a) de trouble de l'appareil vestibulaire ;
- b) de dysfonction grave des trompes d'Eustache ;
- c) de perforation non cicatrisée de la membrane tympanique.

6.3.2.25.1 Une seule perforation non suppurante de la membrane tympanique n'entraînera pas nécessairement l'inaptitude du candidat.

6.3.2.26 Il n'existera pas :

- a) d'obstruction nasale ; ou
- b) de malformation ou d'affection de la cavité buccale ou de l'appareil respiratoire supérieur

qui soit susceptible d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

6.3.2.27 Les candidats qui souffrent de bégaiement ou d'un autre défaut d'élocution assez marqué pour gêner les communications vocales seront déclarés inaptes.

6.3.3 Conditions de vision

Les conditions ci-après serviront de base à l'examen médical.

6.3.3.1 Le fonctionnement des yeux et de leurs annexes sera normal. Le candidat ne présentera pas d'état pathologique actif, aigu ou chronique, ni aucune séquelle d'opération ou de traumatisme des yeux ou de leurs annexes de nature à réduire le bon fonctionnement visuel au point d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

6.3.3.2 L'acuité visuelle à distance avec ou sans correction sera égale au moins à 6/9 pour chaque œil pris séparément, et l'acuité visuelle binoculaire sera égale au moins à 6/6. Il n'est pas fixé de limite pour l'acuité visuelle non corrigée. Si cette acuité visuelle n'est obtenue qu'au moyen de lentilles correctrices, le candidat pourra être déclaré apte à condition :

- a) de porter ces lentilles correctrices pendant l'exercice des privilèges de la licence ou de la qualification sollicitée ou détenue ; et
- b) de plus, d'avoir à sa portée une paire de lunettes correctrices appropriées pendant l'exercice des privilèges de la licence.

6.3.3.2.1 Les candidats pourront utiliser des lentilles de contact pour répondre à cette condition, pourvu que :

- a) les lentilles soient monofocales et non teintées ;
- b) les lentilles soient bien tolérées ;
- c) une paire de lunettes correctrices appropriées soit à leur portée pendant l'exercice des privilèges de la licence.



- 6.3.3.2.2 Les candidats qui présentent une erreur de réfraction importante utiliseront des lentilles de contact ou des lentilles de lunettes à indice élevé.
- 6.3.3.2.3 Les candidats dont l'acuité visuelle à distance sans correction est inférieure à 6/60 pour l'un des yeux seront tenus de fournir un rapport ophtalmologique complet avant l'attestation médicale initiale et tous les cinq ans par la suite.
- 6.3.3.3 Les candidats qui ont subi une opération touchant l'état de réfraction de l'œil seront déclarés inaptes à moins qu'ils ne soient exempts des séquelles qui sont susceptibles de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence et de leurs qualifications.
- 6.3.3.4 Le candidat sera capable de lire, en portant les lentilles correctrices requises le cas échéant selon les dispositions du § 6.3.3.2, le Tableau N5 ou son équivalent à une distance choisie par lui entre 30 et 50 cm et de lire le Tableau N14 ou son équivalent à une distance de 100 cm. Si cette condition n'est satisfaite qu'au moyen d'une correction de vision rapprochée, le candidat pourra être déclaré apte à condition que celle-ci soit ajoutée à toute correction par lunettes déjà prescrite selon les dispositions du § 6.3.3.2 ; en l'absence d'une telle prescription, il aura à sa portée une paire de lunettes de vision rapprochée pendant l'exercice des privilèges de la licence. Si une correction de vision rapprochée est nécessaire, le candidat démontrera qu'une seule paire de lunettes suffit à répondre aux conditions de vision à distance et aux conditions de vision rapprochée.
- 6.3.3.4.1 Lorsqu'une correction de vision rapprochée est nécessaire en vertu du présent paragraphe, une seconde paire de lunettes correctrices pour vision rapprochée sera gardée à portée de main pour utilisation immédiate.
- 6.3.3.5 Le candidat devra présenter un champ visuel normal.
- 6.3.3.6 Le candidat devra avoir un fonctionnement binoculaire normal.
- 6.3.3.6.1 Une stéréopsie réduite, une convergence anormale ne compromettant pas la vision rapprochée ou un défaut d'alignement oculaire lorsque les réserves fusionnelles sont suffisantes pour éviter l'asthénopie ou la diplopie ne sont pas forcément disqualifiants.
- 6.3.4 Conditions d'audition
- 6.3.4.1 Le candidat, lors d'un examen au moyen d'un audiomètre à sons purs, ne présentera pas, pour chaque oreille prise séparément, une perte d'audition supérieure à 35 dB pour l'une quelconque des fréquences de 500, 1 000 et 2 000 Hz, ou supérieure à 50 dB pour la fréquence de 3 000 Hz.
- 6.3.4.1.1 Un candidat qui présente une perte d'audition supérieure aux limites ci-dessus pourra être déclaré apte s'il a une acuité auditive normale en présence d'un bruit de fond reproduisant ou simulant l'effet de masque des bruits du poste de pilotage sur la parole et les signaux radio.
- 6.3.4.1.2 Comme solution de rechange, on peut effectuer une vérification de l'acuité auditive en vol, dans le poste de pilotage d'un aéronef du type pour lequel la licence et les qualifications du candidat sont valides.

6.4 Attestation médicale de classe 2

- 6.4.1 Obtention et renouvellement d'une attestation médicale
- 6.4.1.1 Les candidats à l'obtention d'une licence de pilote privé — avion, dirigeable ou hélicoptère, de pilote de planeur, de pilote de ballon libre, de mécanicien navigant ou de navigateur subiront un examen médical initial en vue de l'obtention d'une attestation médicale de classe 2.
- 6.4.1.2 Sauf indication contraire de la présente section, l'attestation médicale de classe 2 des titulaires des licences de pilote privé — avion, dirigeable ou hélicoptère, de pilote de planeur, de pilote de ballon libre, de mécanicien navigant ou de navigateur devra être renouvelée à des intervalles ne dépassant pas ceux qui sont spécifiés au § 1.2.5.2.
- 6.4.1.3 Lorsque l'Autorité se sera assuré que le candidat remplit les conditions de la présente section et satisfait aux dispositions générales des § 6.1 et 6.2, le candidat obtiendra une attestation médicale de classe 2.

6.4.2 Conditions d'aptitude physique et mentale

Amendement N°05 du 31 Décembre 2018



Les conditions ci-après serviront de base à l'examen médical.

6.4.2.1 Le candidat ne sera atteint d'aucune maladie ou affection susceptible de le mettre subitement dans l'impossibilité d'utiliser un aéronef de manière sûre ou de s'acquitter avec sécurité des fonctions qui lui sont assignées.

6.4.2.2 Le candidat ne présentera ni antécédents médicaux reconnus ni diagnostics cliniques qui révèlent :

- a) un trouble mental organique ;
- b) un trouble mental ou comportemental dû à l'usage de substances psychotropes, y compris un syndrome de dépendance à l'alcool ou à d'autres substances psychotropes ;
- c) la schizophrénie ou un trouble schizotypique ou délirant ;
- d) un trouble de l'humeur (affectif) ;
- e) un trouble névrotique, lié au stress ou somatoforme ;
- f) un syndrome comportemental lié à des perturbations physiologiques ou à des facteurs physiques ;
- g) un trouble de la personnalité ou du comportement, notamment s'il se manifeste par des actes patents répétés ;
- h) un retard mental ;
- i) un trouble du développement psychologique ;
- j) un trouble comportemental ou émotionnel, qui a pris naissance pendant l'enfance ou l'adolescence ; ou
- k) un trouble mental non spécifié par ailleurs ;

qui serait susceptible de le mettre dans l'impossibilité d'exercer avec sécurité les privilèges de la licence sollicitée ou détenue.

6.4.2.2.1 Réserve

6.4.2.3 Le candidat ne présentera ni antécédents médicaux reconnus ni diagnostics cliniques révélant :

- a) une affection évolutive ou non évolutive du système nerveux dont les effets sont susceptibles d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications ;
- b) une épilepsie ; ou
- c) des troubles de la conscience sans explication étiologique médicale satisfaisante.



- 6.4.2.4 Le candidat n'aura pas souffert de traumatisme crânien dont les effets sont susceptibles de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.
- 6.4.2.5 Le candidat ne présentera aucune anomalie du cœur, congénitale ou acquise, qui soit susceptible de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.
- 6.4.2.5.1 Un candidat qui a subi un pontage coronarien, une angioplastie (avec ou sans port de stents) ou une autre intervention cardiaque, ou qui a des antécédents d'infarctus du myocarde, ou qui souffre de tout autre problème cardiaque potentiellement incapacitant sera déclaré inapte, à moins que son état cardiaque n'ait fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation conformes aux meilleures pratiques médicales et qu'il n'ait été estimé qu'il n'est pas susceptible d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence ou de ses qualifications.
- 6.4.2.5.2 Un candidat présentant un rythme cardiaque anormal sera déclaré inapte, à moins que son arythmie cardiaque n'ait fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation conformes aux meilleures pratiques médicales et qu'il n'ait été estimé qu'elle n'est pas susceptible de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence ou de ses qualifications.
- 6.4.2.6 L'examen cardiologique effectué en vue de la délivrance initiale d'une attestation médicale comportera un électrocardiogramme dans le cas des candidats âgés de plus de 40 ans.
- 6.4.2.6.1 Les examens révisionnels des candidats âgés de plus de 50 ans comporteront un électrocardiogramme au moins tous les deux ans.
- 6.4.2.6.2 L'examen cardiologique effectué en vue de la délivrance initiale d'une attestation médicale doit comporter un électrocardiogramme.
- 6.4.2.7 La pression artérielle systolique et diastolique restera dans les limites normales.
- 6.4.2.7.1 L'usage d'agents hypotenseurs sera disqualifiant, sauf s'il ne risque pas d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.
- 6.4.2.8 Le système circulatoire ne présentera aucune anomalie fonctionnelle ou structurelle importante.
- 6.4.2.9 Il n'existera aucune affection pulmonaire, ni aucune maladie évolutive des poumons, du médiastin ou de la plèvre qui soit susceptible de provoquer des symptômes incapacitants pendant les opérations normales ou d'urgence.
- 6.4.2.9.1 Les examens initiaux et périodiques doivent comporter une radiographie des poumons lorsque l'on soupçonne une maladie pulmonaire asymptomatique.
- 6.4.2.10 Les candidats qui souffrent d'une maladie respiratoire obstructive chronique seront déclarés inaptes, à moins que leur état n'ait fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation conformes aux meilleures pratiques médicales et qu'il n'ait été estimé qu'il n'est pas susceptible de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence ou de leurs qualifications.
- 6.4.2.11 Les candidats souffrant d'asthme provoquant des symptômes graves ou susceptible de provoquer des symptômes incapacitants pendant les opérations normales ou d'urgence seront déclarés inaptes.
- 6.4.2.11.1 L'usage de médicaments pour contrôler l'asthme sera disqualifiant, sauf s'il ne compromet pas la capacité du candidat à exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.
- 6.4.2.12 Les candidats souffrant de tuberculose pulmonaire évolutive seront déclarés inaptes.
- 6.4.2.12.1 Les candidats atteints de lésions inactives ou cicatrisées que l'on sait ou que l'on soupçonne être d'origine tuberculeuse peuvent être déclarés aptes.
- 6.4.2.13 Les candidats n'auront aucune hernie susceptible de provoquer des symptômes incapacitants.
- 6.4.2.13.1 Les candidats présentant une déficience fonctionnelle grave du tractus gastro-intestinal ou de ses annexes seront déclarés inaptes.
- 6.4.2.14 Les candidats qui présentent des séquelles de maladie ou d'intervention chirurgicale sur toute partie du tube digestif ou de ses annexes exposant le candidat à une incapacité en vol, notamment toute occlusion par étranglement ou compression, seront déclarés inaptes.



- 6.4.2.14.1 Le candidat ayant subi une intervention chirurgicale importante sur les voies biliaires ou le tube digestif ou ses annexes, comportant l'ablation, totale ou partielle, ou une dérivation de l'un de ces organes, est déclaré inapte jusqu'à ce que l'évaluateur médical, en possession de tous les détails de l'opération, estime que les suites de l'opération ne sont pas susceptibles de causer une incapacité en vol.
- 6.4.2.15 Les candidats souffrant de troubles métaboliques, nutritionnels ou endocriniens susceptibles de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence et de leurs qualifications seront déclarés inaptes.
- 6.4.2.16 Les candidats souffrant de diabète insulino-dépendant seront déclarés inaptes.
- 6.4.2.16.1 Les candidats souffrant de diabète sucré non insulino-dépendant seront déclarés inaptes à moins qu'il ne soit prouvé que leur état peut être contrôlé de façon satisfaisante à l'aide d'une diète seulement ou d'une diète combinée à l'ingestion de médicaments antidiabétiques ne les empêchant pas d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence et de leurs qualifications.
- 6.4.2.17 Les candidats souffrant d'une maladie du sang ou du système lymphatique seront déclarés inaptes, à moins que leur état n'ait fait l'objet d'une enquête appropriée et qu'il n'ait été établi qu'il ne risque pas de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence et de leurs qualifications.
- 6.4.2.18 Les candidats souffrant d'une affection rénale ou génito-urinaire seront déclarés inaptes, à moins qu'ils n'aient fait l'objet d'une enquête appropriée et qu'il n'ait été estimé que leur état ne risque pas de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence et de leurs qualifications.
- 6.4.2.18.1 L'examen médical comportera une analyse d'urine et toute anomalie fera l'objet d'une enquête appropriée.
- 6.4.2.19 Les candidats qui présentent des séquelles de maladie ou d'intervention chirurgicale sur les reins ou l'appareil génito-urinaire, notamment une obstruction par rétrécissement ou compression, seront déclarés inaptes, à moins que leur état n'ait fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation conformes aux meilleures pratiques médicales et qu'il n'ait été estimé qu'il n'est pas susceptible de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence ou de leurs qualifications.
- 6.4.2.19.1 Les candidats ayant subi une néphrectomie seront déclarés inaptes, à moins que la néphrectomie ne soit compensée de façon acceptable.
- 6.4.2.20 Les candidats qui sont séropositifs au virus de l'immunodéficience humaine (VIH) seront déclarés inaptes, à moins que leur état n'ait fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation conformes aux meilleures pratiques médicales et n'ait été jugé comme n'étant pas susceptible de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence ou de leurs qualifications.
- 6.4.2.21 Les candidates qui sont enceintes seront déclarées inaptes, à moins qu'une évaluation obstétricale et un suivi médical constant n'indiquent que la grossesse est sans complication et à faible risque.
- 6.4.2.21.1 Les candidates dont la grossesse est sans complication et à faible risque qui sont évaluées et suivies conformément aux dispositions du § 6.4.2.21, la déclaration d'aptitude est limitée à la période comprise entre la fin de la 12^e semaine et la fin de la 26^e semaine de gestation.
- 6.4.2.22 Après un accouchement ou une interruption de grossesse, la candidate ne sera autorisée à exercer les privilèges de sa licence qu'après avoir subi une nouvelle évaluation conforme aux meilleures pratiques médicales et qu'il a été déterminé qu'elle peut exercer avec sécurité les privilèges de sa licence ou de ses qualifications.
- 6.4.2.23 Le candidat ne présentera pas d'anomalie des os, des articulations, des muscles, des tendons ou de structures connexes qui soit susceptible de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.
- 6.4.2.24 Le candidat ne présentera pas d'anomalie ou de maladie de l'oreille ou des structures connexes qui soit susceptible de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.
- 6.4.2.25 Il n'existera pas :
- a) de trouble de l'appareil vestibulaire ;



- b) de dysfonction grave des trompes d'Eustache ;
- c) de perforation non cicatrisée de la membrane tympanique.

6.4.2.25.1 Une seule perforation non suppurante de la membrane tympanique n'entraînera pas nécessairement l'inaptitude du candidat.

6.4.2.26 Il n'existera pas :

- a) d'obstruction nasale ; ou
- b) de malformation ou d'affection de la cavité buccale ou de l'appareil respiratoire supérieur

qui soit susceptible d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

6.4.2.27 Les candidats qui souffrent de bégaiement ou d'un autre défaut d'élocution assez marqué pour gêner les communications vocales seront déclarés inaptes.

6.4.3 Conditions de vision

Les conditions ci-après serviront de base à l'examen médical.

6.4.3.1 Le fonctionnement des yeux et de leurs annexes sera normal. Le candidat ne présentera pas d'état pathologique actif, aigu ou chronique, ni aucune séquelle d'opération ou de traumatisme des yeux ou de leurs annexes de nature à réduire le bon fonctionnement visuel au point d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

6.4.3.2 L'acuité visuelle à distance avec ou sans correction sera égale au moins à 6/12 pour chaque œil pris séparément, et l'acuité visuelle binoculaire sera égale au moins à 6/9. Il n'est pas fixé de limite pour l'acuité visuelle non corrigée. Si cette acuité visuelle n'est obtenue qu'au moyen de lentilles correctrices, le candidat pourra être déclaré apte à condition :

- a) de porter ces lentilles correctrices pendant l'exercice des privilèges de la licence ou de la qualification sollicitée ou détenue ; et
- b) de plus, d'avoir à sa portée une paire de lunettes correctrices appropriées pendant l'exercice des privilèges de la licence.

6.4.3.2.1 Les candidats pourront utiliser des lentilles de contact pour répondre à cette condition, pourvu que :

- a) les lentilles soient monofocales et non teintées ;
- b) les lentilles soient bien tolérées ;
- c) une paire de lunettes correctrices appropriées soit à leur portée pendant l'exercice des privilèges de la licence.



- 6.4.3.2.2 Les candidats qui présentent une erreur de réfraction importante utiliseront des lentilles de contact ou des lentilles de lunettes à indice élevé.
- 6.4.3.2.3 Les candidats dont l'acuité visuelle à distance sans correction est inférieure à 6/60 pour l'un des yeux sont tenus de fournir un rapport ophtalmologique complet avant l'attestation médicale initiale et tous les cinq ans par la suite.
- 6.4.3.3 Les candidats qui ont subi une opération touchant l'état de réfraction de l'œil seront déclarés inaptes à moins qu'ils ne soient exempts des séquelles qui sont susceptibles de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence et de leurs qualifications.
- 6.4.3.4 Le candidat sera capable de lire, en portant les lentilles correctrices requises le cas échéant selon les dispositions du § 6.4.3.2, le Tableau N5 ou son équivalent à une distance choisie par lui entre 30 et 50 cm. Si cette condition n'est satisfaite qu'au moyen d'une correction de vision rapprochée, le candidat pourra être déclaré apte à condition que celle-ci soit ajoutée à toute correction par lunettes déjà prescrite selon les dispositions du § 6.4.3.2 ; en l'absence d'une telle prescription, il aura à sa portée une paire de lunettes de vision rapprochée pendant l'exercice des privilèges de la licence. Si une correction de vision rapprochée est nécessaire, le candidat démontrera qu'une seule paire de lunettes suffit à répondre aux conditions de vision à distance et aux conditions de vision rapprochée.
- 6.4.3.4.1 Lorsqu'une correction de vision rapprochée est nécessaire en vertu du présent paragraphe, une seconde paire de lunettes correctrices pour vision rapprochée sera gardée à portée de main pour utilisation immédiate.
- 6.4.3.5 Le candidat devra présenter un champ visuel normal.
- 6.4.3.6 Le candidat devra avoir un fonctionnement binoculaire normal.
- 6.4.3.6.1 Une stéréopsie réduite, une convergence anormale ne compromettant pas la vision rapprochée ou un défaut d'alignement oculaire lorsque les réserves fusionnelles sont suffisantes pour éviter l'asthénopie ou la diplopie ne sont pas forcément disqualifiants.
- 6.4.4 Conditions d'audition
- 6.4.4.1 Les candidats qui ne sont pas capables d'entendre la voix moyenne de conversation dans une pièce silencieuse, par les deux oreilles et en se tenant le dos tourné à l'examineur, à une distance de 2 m de ce dernier, seront déclarés inaptes.
- 6.4.4.2 Les candidats qui, lors d'un examen au moyen d'un audiomètre à sons purs, présentent, pour chaque oreille prise séparément, une perte d'audition supérieure à 35 dB pour l'une quelconque des fréquences de 500, 1 000 et 2 000 Hz, ou supérieure à 50 dB pour la fréquence de 3 000 Hz, seront déclarés inaptes.
- 6.4.4.3 Les candidats qui ne remplissent pas les conditions du § 6.4.4.1 ou 6.4.4.2 doivent subir de nouveaux tests conformes aux dispositions du § 6.3.4.1.1.

6.5 Attestation médicale de classe 3

- 6.5.1 Obtention et renouvellement d'une attestation médicale
- 6.5.1.1 Jusqu'au 2 novembre 2022, les candidats à l'obtention d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne subiront un examen médical initial en vue de l'obtention d'une attestation médicale de classe 3.
- À compter du 3 novembre 2022, les candidats à l'obtention d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne ou une licence de télépilote subiront un examen médical initial en vue de l'obtention d'une attestation médicale de classe 3.
- 6.5.1.2 Jusqu'au 2 novembre 2022, sauf indication contraire de la présente section, l'attestation médicale de classe 3 des titulaires de la licence de contrôleur de la circulation aérienne devra être renouvelée à des intervalles ne dépassant pas ceux qui sont spécifiés au § 1.2.5.2.



À compter du 3 novembre 2022, sauf indication contraire de la présente section, l'attestation médicale de classe 3 des titulaires de la licence de contrôleur de la circulation aérienne ou de licence de télépilote devra être renouvelée à des intervalles ne dépassant pas ceux qui sont spécifiés au § 1.2.5.2.

6.5.1.3 Lorsque l'Autorité se sera assuré que le candidat remplit les conditions de la présente section et satisfait aux dispositions générales des § 6.1 et 6.2, le candidat obtiendra une attestation médicale de classe 3.

6.5.2 Conditions d'aptitude physique et mentale

6.5.2.1 Le candidat ne sera atteint d'aucune maladie ou affection susceptible de le mettre subitement dans l'impossibilité de remplir ses fonctions d'une manière sûre.

6.5.2.2 Le candidat ne présentera ni antécédents médicaux reconnus ni diagnostics cliniques qui révèlent :

- a) un trouble mental organique ;
- b) un trouble mental ou comportemental dû à l'usage de substances psychotropes, y compris un syndrome de dépendance à l'alcool ou à d'autres substances psychotropes ;
- c) la schizophrénie ou un trouble schizotypique ou délirant ;
- d) un trouble de l'humeur (affectif) ;
- e) un trouble névrotique, lié au stress ou somatoforme ;
- f) un syndrome comportemental lié à des perturbations physiologiques ou à des facteurs physiques ;
- g) un trouble de la personnalité ou du comportement, notamment s'il se manifeste par des actes patents répétés ;
- h) un retard mental ;
- i) un trouble du développement psychologique ;
- j) un trouble comportemental ou émotionnel, qui a pris naissance pendant l'enfance ou l'adolescence ; ou
- k) un trouble mental non spécifié par ailleurs ;

qui serait susceptible de le mettre dans l'impossibilité d'exercer avec sécurité les privilèges de la licence sollicitée ou détenue.

6.5.2.2.1 Réservé

6.5.2.3 Le candidat ne présentera ni antécédents médicaux reconnus ni diagnostics cliniques révélant :

- a) une affection évolutive ou non évolutive du système nerveux dont les effets sont susceptibles d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications ;
- b) une épilepsie ; ou
- c) des troubles de la conscience sans explication étiologique médicale satisfaisante.



- 6.5.2.4 Le candidat n'aura pas souffert de traumatisme crânien dont les effets risquent de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.
- 6.5.2.5 Le candidat ne présentera aucune anomalie du cœur, congénitale ou acquise, qui soit susceptible de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.
- 6.5.2.5.1 Un candidat qui a subi un pontage coronarien, une angioplastie (avec ou sans port de stents) ou une autre intervention cardiaque, ou qui a des antécédents d'infarctus du myocarde, ou qui souffre de tout autre problème cardiaque potentiellement incapacitant sera déclaré inapte, à moins que son état cardiaque n'ait fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation conformes aux meilleures pratiques médicales et qu'il n'ait été estimé qu'il n'est pas susceptible de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence ou de ses qualifications.
- 6.5.2.5.2 Un candidat présentant un rythme cardiaque anormal sera déclaré inapte, à moins que son arythmie cardiaque n'ait fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation conformes aux meilleures pratiques médicales et qu'il n'ait été estimé qu'elle n'est pas susceptible de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence ou de ses qualifications.
- 6.5.2.6 L'examen cardiologique effectué en vue de la délivrance initiale d'une attestation médicale comportera un électrocardiogramme.
- 6.5.2.6.1 Les examens révisionnels des candidats âgés de plus de 50 ans comporteront un électrocardiogramme au moins tous les deux ans.
- 6.5.2.7 La pression artérielle systolique et diastolique restera dans les limites normales.
- 6.5.2.7.1 L'usage d'agents hypotenseurs sera disqualifiant, sauf s'il ne risque pas d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence.
- 6.5.2.8 Le système circulatoire ne présentera aucune anomalie fonctionnelle ou structurelle importante.
- 6.5.2.9 Il n'existera aucune affection pulmonaire, ni aucune maladie évolutive des poumons, du médiastin ou de la plèvre qui soit susceptible de provoquer des symptômes incapacitants pendant les opérations normales ou d'urgence.
- 6.5.2.10 Les candidats qui souffrent d'une maladie pulmonaire obstructive chronique seront déclarés inaptes, à moins que leur état n'ait fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation conformes aux meilleures pratiques médicales et qu'il n'ait été estimé qu'il n'est pas susceptible de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence ou de leurs qualifications.
- 6.5.2.11 Les candidats souffrant d'asthme provoquant des symptômes graves ou susceptible de provoquer des symptômes incapacitants pendant les opérations normales ou d'urgence seront déclarés inaptes.
- 6.5.2.11.1 L'usage de médicaments pour contrôler l'asthme sera disqualifiant, sauf s'il ne compromet pas la capacité du candidat à exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.
- 6.5.2.12 Les candidats souffrant de tuberculose pulmonaire évolutive seront déclarés inaptes.
- 6.5.2.12.1 Les candidats atteints de lésions inactives ou cicatrisées que l'on sait ou que l'on soupçonne être d'origine tuberculeuse peuvent être déclarés aptes.
- 6.5.2.13 Les candidats présentant une déficience fonctionnelle grave du tractus gastro-intestinal seront déclarés inaptes.
- 6.5.2.14 Les candidats qui présentent des séquelles de maladie ou d'intervention chirurgicale sur toute partie du tube digestif ou de ses annexes exposant le candidat à une incapacité, notamment toute occlusion par étranglement ou compression, seront déclarés inaptes.
- 6.5.2.14.1 Tout candidat ayant subi une intervention chirurgicale importante sur les voies biliaires ou le tube digestif ou ses annexes, comportant l'ablation, totale ou partielle, ou une dérivation de l'un de ces organes, est déclaré inapte jusqu'à ce que l'évaluateur médical, en possession de tous les détails de l'opération, estime que les suites de l'opération ne sont pas susceptibles de causer une incapacité.
- 6.5.2.15 Les candidats souffrant de troubles métaboliques, nutritionnels ou endocriniens susceptibles de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence et de leurs qualifications seront déclarés inaptes.



- 6.5.2.16 Les candidats souffrant de diabète insulino-dépendant seront déclarés inaptes.
- 6.5.2.16.1 Les candidats souffrant de diabète non insulino-dépendant seront déclarés inaptes, à moins qu'il ne soit prouvé que leur état peut être contrôlé de façon satisfaisante à l'aide d'une diète seulement ou d'une diète combinée à l'ingestion de médicaments antidiabétiques ne les empêchant pas d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence et de leurs qualifications.
- 6.5.2.17 Les candidats souffrant d'une maladie du sang ou du système lymphatique seront déclarés inaptes, à moins qu'ils n'aient fait l'objet d'une enquête appropriée et qu'il n'ait été établi que leur état ne risque pas de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence et de leurs qualifications.
- 6.5.2.18 Les candidats souffrant d'une affection rénale ou génito-urinaire seront déclarés inaptes, à moins qu'ils n'aient fait l'objet d'une enquête appropriée et qu'il n'ait été estimé que leur état ne risque pas de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence et de leurs qualifications.
- 6.5.2.18.1 L'examen médical comportera une analyse d'urine et toute anomalie fera l'objet d'une enquête appropriée.
- 6.5.2.19 Les candidats souffrant de séquelles de maladie ou d'intervention chirurgicale sur les reins ou l'appareil génito-urinaire, notamment une obstruction par rétrécissement ou compression, seront déclarés inaptes, à moins que leur état n'ait fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation conformes aux meilleures pratiques médicales et qu'il n'ait été estimé qu'il n'est pas susceptible de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence ou de leurs qualifications.
- 6.5.2.19.1 Les candidats ayant subi une néphrectomie seront déclarés inaptes, à moins que la néphrectomie ne soit compensée de façon acceptable.
- 6.5.2.20 Les candidats qui sont séropositifs au virus de l'immunodéficience humaine (VIH) seront déclarés inaptes, à moins que leur état n'ait fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation conformes aux meilleures pratiques médicales et n'ait été jugé comme n'étant pas susceptible de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence ou de leurs qualifications.
- 6.5.2.21 Les candidates qui sont enceintes seront déclarées inaptes, à moins qu'une évaluation obstétricale et un suivi médical constant n'indiquent que la grossesse est sans complication et à faible risque.
- 6.5.2.21.1 Les précautions utiles seront prises pour assurer le remplacement en temps utile d'une contrôleuse de la circulation aérienne enceinte en cas de début prématuré du travail ou d'autre complication.
- 6.5.2.21.2 Les candidates dont la grossesse est sans complication et à faible risque qui sont évaluées et suivies conformément aux dispositions du § 6.5.2.21, la déclaration d'aptitude est limitée à la période se terminant à la fin de la 34^e semaine de gestation.
- 6.5.2.22 Après un accouchement ou une interruption de grossesse, la candidate ne sera autorisée à exercer les privilèges de sa licence qu'après avoir subi une nouvelle évaluation conforme aux meilleures pratiques médicales et qu'il a été déterminé qu'elle peut exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.
- 6.5.2.23 Le candidat ne présentera pas d'anomalie des os, des articulations, des muscles, des tendons ou des structures connexes qui soit susceptible de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.
- 6.5.2.24 Le candidat ne présentera pas d'anomalie ou de maladie de l'oreille ou des structures connexes qui soit susceptible de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.
- 6.5.2.25 Le candidat ne présentera pas de malformation ou d'affection du nez, de la cavité buccale ou de l'appareil respiratoire supérieur qui soit susceptible de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.
- 6.5.2.26 Les candidats qui souffrent de bégaiement ou d'un autre défaut d'élocution assez marqué pour gêner les communications vocales seront déclarés inaptes.
- 6.5.3 Conditions de vision



Les conditions ci-après serviront de base à l'examen médical.

- 6.5.3.1 Le fonctionnement des yeux et de leurs annexes sera normal. Le candidat ne présentera pas d'état pathologique actif, aigu ou chronique, ni aucune séquelle d'opération ou de traumatisme des yeux ou de leurs annexes de nature à réduire le bon fonctionnement visuel au point d'empêcher le candidat d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.
- 6.5.3.2 L'acuité visuelle à distance avec ou sans correction sera égale au moins à 6/9 pour chaque œil pris séparément, et l'acuité visuelle binoculaire sera égale au moins à 6/6. Il n'est pas fixé de limite pour l'acuité visuelle non corrigée. Si cette acuité visuelle n'est obtenue qu'au moyen de lentilles correctrices, le candidat pourra être déclaré apte à condition :
- a) de porter ces lentilles correctrices pendant l'exercice des privilèges de la licence ou de la qualification sollicitée ou détenue ; et
 - b) de plus, d'avoir à sa portée une paire de lunettes correctrices appropriées pendant l'exercice des privilèges de la licence.
- 6.5.3.2.1 Les candidats pourront utiliser des lentilles de contact pour répondre à cette condition, pourvu que :
- a) les lentilles soient monofocales et non teintées ;
 - b) les lentilles soient bien tolérées ;
 - c) une paire de lunettes correctrices appropriées soit à leur portée pendant l'exercice des privilèges de la licence.



- 6.5.3.2.2 Les candidats qui présentent une erreur de réfraction importante utiliseront des lentilles de contact ou des lentilles de lunettes à indice élevé.
- 6.5.3.2.3 Les candidats dont l'acuité visuelle à distance sans correction est inférieure à 6/60 pour l'un des yeux seront tenus de fournir un rapport ophtalmologique complet avant l'attestation médicale initiale et tous les cinq ans par la suite.
- 6.5.3.3 Les candidats qui ont subi une opération chirurgicale touchant l'état de réfraction de l'œil seront déclarés inaptes à moins qu'ils ne soient exempts des séquelles qui sont susceptibles de les empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de leur licence et de leurs qualifications.
- 6.5.3.4 Le candidat sera capable de lire, en portant les lentilles correctrices requises le cas échéant selon les dispositions du § 6.5.3.2, le Tableau N5 ou son équivalent à une distance choisie par lui entre 30 et 50 cm et de lire le Tableau N14 ou son équivalent à une distance de 100 cm. Si cette condition n'est satisfaite qu'au moyen d'une correction de vision rapprochée, le candidat pourra être déclaré apte à condition que celle-ci soit ajoutée à toute correction par lunettes déjà prescrite selon les dispositions du § 6.5.3.2 ; en l'absence d'une telle prescription, il aura à sa portée une paire de lunettes de vision rapprochée pendant l'exercice des privilèges de la licence. Si une correction de vision rapprochée est nécessaire, le candidat démontrera qu'une seule paire de lunettes suffit à répondre aux conditions de vision à distance et aux conditions de vision rapprochée.
- 6.5.3.4.1 Lorsqu'une correction de vision rapprochée est nécessaire en vertu du présent paragraphe, une seconde paire de lunettes correctrices pour vision rapprochée sera gardée à portée de main pour utilisation immédiate.
- 6.5.3.5 Le candidat devra présenter un champ visuel normal.
- 6.5.3.6 Le candidat devra avoir un fonctionnement binoculaire normal.
- 6.5.3.6.1 Une stéréopsie réduite, une convergence anormale ne compromettant pas la vision rapprochée ou un défaut d'alignement oculaire lorsque les réserves fusionnelles sont suffisantes pour éviter l'asthénopie ou la diplopie ne sont pas forcément disqualifiants.
- 6.5.4 Conditions d'audition
- 6.5.4.1 Le candidat, lors d'un examen au moyen d'un audiomètre à sons purs, ne présentera pas, pour chaque oreille prise séparément, une perte d'audition supérieure à 35 dB pour l'une quelconque des fréquences de 500, 1 000 et 2 000 Hz, ou supérieure à 50 dB pour la fréquence de 3 000 Hz.
- 6.5.4.1.1 Jusqu'au 2 novembre 2022, un candidat qui présente une perte d'audition supérieure aux limites indiquées ci-dessus pourra être déclaré apte s'il a une acuité auditive normale en présence d'un bruit de fond reproduisant ou simulant celui d'un environnement de contrôle de la circulation aérienne représentatif.
- À compter du 3 novembre 2022, un candidat qui présente une perte d'audition supérieure aux limites indiquées ci-dessus pourra être déclaré apte s'il a une acuité auditive normale en présence d'un bruit de fond reproduisant ou simulant celui d'un environnement de contrôle de la circulation aérienne ou de télépilotage représentatif.
- 6.5.4.1.2 Comme solution de rechange, on peut conduire une vérification pratique de l'acuité auditive dans un environnement de contrôle de la circulation aérienne représentatif de celui pour lequel la licence et les qualifications du candidat sont valides.



APPENDICE 1 : SPÉCIFICATIONS RELATIVES AUX COMPÉTENCES LINGUISTIQUES POUR LES COMMUNICATIONS RADIOTÉLÉPHONIQUES

(Voir Chapitre 1, section 1.2.9)

1. Généralités

Pour satisfaire aux spécifications du Chapitre 1, section 1.2.9, relatives aux compétences linguistiques, un candidat à une licence ou un titulaire d'une licence prouvera, d'une manière jugée acceptable par l'Autorité, qu'il possède les compétences exigées par les descripteurs holistiques indiqués à la section 2 et le niveau fonctionnel (niveau 4) de l'échelle OACI d'évaluation des compétences linguistiques qui figure dans le Supplément A.

2. Descripteurs holistiques

Les locuteurs compétents :

- a) communiqueront efficacement dans les échanges en phonie (téléphone/radiotéléphone) et en face à face ;
- b) s'exprimeront avec précision et clarté sur des sujets courants, concrets et professionnels ;
- c) utiliseront des stratégies de communication appropriées pour échanger des messages et pour reconnaître et résoudre les malentendus (par exemple, vérifier, confirmer ou clarifier l'information) dans un contexte général ou professionnel ;
- d) traiteront efficacement et avec une relative aisance les difficultés linguistiques causées par des complications ou des événements imprévus survenant dans le cadre d'une situation de travail ordinaire ou d'une tâche de communication qu'ils connaissent bien en temps normal ;
- e) utiliseront un parler ou un accent qui est intelligible à la communauté aéronautique.



APPENDICE 2 : ORGANISME DE FORMATION AGRÉÉ

PARTIE 1 : Généralités

1.1. Autorisation d'exercer en tant que organisme de formation agréé

- 1.1.1. Nul ne peut exploiter un organisme de formation sans agrément et en dehors des spécifications de formation du présent règlement.
- 1.1.2. A l'exception d'un titulaire de PEA formant ses propres équipages, nul ne peut effectuer de formation, examen ou contrôle sur des appareils avancés de formation en vol ou des simulateurs de vol sans obtenir un agrément et en dehors des spécifications de formation requises par le présent règlement.
- 1.1.3. L'Autorité délivre au postulant un agrément et des spécifications de formation si celui-ci satisfait aux exigences requises par le présent règlement.
- 1.1.4. Nul ne peut dispenser une formation ab initio pour un métier à licence aéronautique si ce n'est dans le cadre d'un organisme de formation aéronautique.

PARTIE 2 : Agrément des OFA

- 1.
- 2.

2.1. Processus d'obtention d'un agrément d'OFA

- 2.1.1. Un postulant à un agrément et aux spécifications de formation d'OFA doit faire sa demande, dans une forme et manière acceptables pour l'Autorité, au moins 90 jours calendaires avant le début de toute formation prévue.
 - 2.1.2. Des inspections détaillées de l'organisation qui présente la demande sont effectuées avant que le certificat ne soit accordé. L'inspection doit porter sur tous les secteurs opérationnels y compris l'entretien selon le cas.
 - 2.1.3. Le certificat d'agrément s'applique à l'ensemble de l'organisme de formation avec à sa tête un dirigeant responsable.
 - 2.1.4. Tout postulant à un certificat d'agrément doit s'assurer que les installations et l'équipement décrits dans sa demande sont :
 - a) disponibles pour l'inspection et avant approbation ;
 - b) en place et opérationnels au lieu proposé de l'OFA avant la délivrance d'un certificat conformément à cette section.
 - 2.1.5. L'aboutissement du processus est la délivrance d'un certificat d'agrément. Tout postulant qui a démontré à l'Autorité qu'il satisfait aux exigences applicables et s'est acquitté des redevances associées prescrites par l'Autorité peut recevoir un certificat d'agrément.
 - 2.1.6. L'Autorité délivre au postulant qui satisfait aux exigences :
 - a) un certificat d'agrément d'OFA contenant toutes les raisons sociales, l'adresse de chaque site d'activités ainsi que les opérations envisagées ;
 - b) des spécifications de formation si applicables contenant :
17. l'autorisation accordée à l'OFA ;
 18. les types de formations autorisées, y compris les cours approuvés ;
 19. les catégories, classes et types d'aéronefs qui peuvent être utilisés pour les formations, les tests et les contrôles ;
 20. les marques, modèles et séries d'avions ou l'ensemble d'avions ayant fait l'objet de simulation ainsi que le niveau de qualification assigné ou, les marques, les modèles et les séries d'hélicoptères ou l'ensemble des hélicoptères ayant fait l'objet de simulation ainsi que le niveau de qualification assigné ; les marques, modèles et séries des simulateurs de contrôle de la circulation aérienne ;
 21. le numéro d'identification assigné par l'Autorité pour tout simulateur de vol et équipement de formation en vol, le numéro d'identification assigné par l'Autorité pour tout simulateur de contrôle de la circulation aérienne, soumis à une évaluation de qualification par l'Autorité ;
 22. la raison sociale et l'adresse de toute annexe d'OFA, y compris les cours dispensés dans chaque annexe d'OFA ;
 23. les dérogations autorisées par rapport à cette section ;
 24. tout autre document jugé utile par l'Autorité.
- 2.1.7. L'Autorité peut refuser, suspendre ou retirer un certificat d'agrément, si elle juge que le postulant ou le titulaire du certificat d'agrément :



- a) détenait un certificat d'agrément d'OFA qui a été retiré, suspendu ou annulé dans les deux (02) années antérieures ;
 - b) Ne respecte plus les conditions ayant motivé sa délivrance, ou que les exigences en matière de sécurité ne sont plus remplies ;
 - c) ne se conforme plus aux dispositions réglementaires applicables ;
 - d) a fourni des informations incomplètes, inexactes ou frauduleuses, concernant un certificat d'OFA.
- 2.1.8. L'Autorité peut délivrer un certificat d'agrément à un postulant pour un OFA dont le siège et/ou l'établissement principal, sont situés au Sénégal ou à l'étranger.
- 2.1.9. L'Autorité peut procéder à une validation ou à une acceptation d'agrément d'un organisme de formation étranger, qui dispense des formations aux postulants ou titulaires de licences Sénégalaises.
- 2.1.10. La validation ou l'acceptation de l'agrément de l'organisme de formation étranger ne sera effective que si cet organisme est approuvé par l'Autorité de l'aviation civile de l'Etat d'implantation, et que l'Autorité de l'aviation civile du Sénégal a pu déterminer que les conditions de l'agrément délivré par l'autorité de cet Etat sont globalement équivalentes à celles du règlement Sénégalais en vigueur.
- 2.1.11. Le certificat de validation, signé par le Directeur général, doit mentionner les spécifications de formations approuvées et sa validité ne doit en aucun cas dépasser celle de l'agrément étranger. Il reste valide tant que l'agrément de base ayant servi à la validation est valide. Toutefois, l'Autorité se réserve le droit d'effectuer des supervisions de l'OFA étranger.
- 2.2. Contenu du certificat d'agrément d'OFA
- 2.2.1. Le certificat d'OFA comprend deux (02) documents (voir annexes 1 & 2 de la partie 2):
- un certificat pour affichage public signé par l'Autorité ;
 - les spécifications de formation contenant les termes, conditions et autorisations applicables au certificat d'agrément d'OFA.
- 2.2.2. Le certificat d'OFA doit comprendre :
- la raison sociale et l'adresse (l'établissement principal) de l'OFA ;
 - la date de délivrance et la période de validité par page émise ;
 - les sites d'activités autorisés ;
 - les spécifications de formation pour les catégories suivantes et, selon le cas:
 - i. formation de pilote ;
 - ii. formation d'autres membres d'équipage ;
 - iii. formation de technicien de maintenance d'aéronef ;
 - iv. formation des contrôleurs de la circulation aérienne ;
 - v. formation des agents techniques d'exploitation
 - vi. autres formations qualifiantes dans le domaine du transport aérien ;
25. d'autres autorisations, approbations et limitations émises par l'Autorité conformément aux exigences qui sont applicables à la formation conduite par l'OFA.
- 2.3. Validité du certificat d'agrément d'OFA
- 2.3.1. La validité du certificat d'agrément d'OFA est de trois (03) ans renouvelable.
- 2.3.2. La validité du certificat d'agrément d'OFA peut être restreinte si l'Autorité le juge nécessaire.
- 2.3.3. A moins que le certificat d'agrément n'ait fait au préalable l'objet d'une renonciation, d'une suspension, d'une annulation ou s'il a pris fin pour avoir dépassé une date d'expiration, le maintien de la validité du certificat dépend du respect des exigences qui ont prévalu à sa délivrance ou à son renouvellement.
- 2.3.4. Le certificat d'agrément d'OFA n'est ni cessible, ni transmissible.
- 2.3.5. Si l'Autorité suspend, retire, ou annule un certificat délivré conformément au présent règlement, le détenteur de ce certificat doit restituer celui-ci à l'Autorité dans les cinq (05) jours ouvrables, après notification.

2.4. Prorogation de l'agrément

Le certificat d'agrément est prorogé pour une durée conforme au 2.3.1 ci-dessus lorsque les conditions d'agrément continuent d'être remplies. La demande de prorogation du certificat d'OFA doit être soumise à l'Autorité par l'organisme quarante-cinq (45) jours avant la date d'expiration du précédent certificat d'agrément. Le certificat est prorogé après que l'OFA ait subi avec succès une inspection de l'Autorité.

2.5. Modification de la portée et amendement du certificat d'agrément

Amendement N°05 du 31 Décembre 2018



- 2.5.1. L'organisme doit notifier à l'Autorité toute modification d'organisation prévue, affectant le certificat d'agrément, avant sa mise en vigueur pour permettre à l'Autorité de déterminer si la conformité à la réglementation est maintenue et de modifier en cas de besoin, le certificat d'agrément.
- 2.5.2. A tout moment, l'Autorité peut amender un certificat d'agrément d'OFA :
- de sa propre initiative, si elle détermine que la sécurité l'exige ;
 - sur demande justifiée du titulaire du certificat d'agrément, si la sécurité le permet.
- 2.5.3. Tout OFA doit notifier à l'Autorité dans les trente (30) jours tout changement faisant partie de la liste ci-dessous:
- a) dirigeant responsable ;
 - b) personnel d'instruction et d'évaluation ;
 - c) locaux, installations de formation et équipements, procédures, programmes de formation et domaines d'activités susceptibles d'affecter le certificat d'agrément.
- 2.5.4. L'Autorité définit les conditions sous lesquelles l'OFA peut fonctionner pendant la mise en place de ces changements à moins qu'elle ne décide de suspendre le certificat.
- 2.5.5. L'Autorité peut suspendre ou invalider le certificat avec effet rétroactif à la date effective des modifications si ces dernières n'ont pas été portées à sa connaissance.
- 2.6. Dérogations
- 2.6.1. L'Autorité peut émettre des dérogations liées aux exigences du RAS 01.
- 2.6.2. Un OFA sollicitant une dérogation ou réserve conformément à cette section doit fournir à l'Autorité l'information acceptable qui démontre :
- la justification de la dérogation ;
 - que la dérogation n'affecte pas la qualité de l'instruction ou de l'évaluation.
- 2.7. Restrictions de publicité
- 2.7.1. L'OFA ne doit :
- ni faire de fausse déclaration concernant sa certification d'OFA et ses spécifications de formation destinée à tromper toute personne envisageant de s'inscrire dans cet OFA ;
 - ni faire de la publicité sur la certification de l'OFA, à moins que cette publicité différencie clairement les cours qui ont été approuvés conformément à ce règlement, de ceux qui ne l'ont pas été.
- 2.7.2. Un OFA dont le certificat a fait l'objet d'une renonciation, suspension, retrait ou d'une annulation doit rapidement:
- enlever toutes les indications, y compris les signes où qu'ils soient, montrant que l'OFA a été certifié par l'Autorité ;
 - notifier à tous les agents publicitaires, et médias publicitaires travaillant avec le détenteur du certificat d'agrément, la cessation de toute publicité indiquant que l'OFA est certifié par l'Autorité.
- 2.8. Surveillance continue après l'octroi de l'agrément
- 2.8.1. Après avoir reçu un agrément, l'OFA est soumis à une surveillance continue de la part de l'Autorité afin de s'assurer qu'il opère dans le respect des conditions de son agrément.
- 2.8.2. L'Autorité peut à tout moment, inspecter un OFA pour déterminer sa conformité à la réglementation :
- l'OFA doit se conformer aux exigences de l'Autorité ;
 - après inspection, le détenteur de l'agrément est informé par écrit, de toutes les non conformités relevées durant celle-ci.
- 2.8.3. Les activités des OFA sur lesquelles porte la supervision comprennent selon le cas, les principaux éléments suivants :
- a) adéquation des effectifs (nombre et qualifications) ;
 - b) validité des licences et qualifications des instructeurs ;
 - c) carnets de vol ;
 - d) Installations appropriées et adéquates compte tenu des cours à dispenser et du nombre d'élèves ;
 - e) processus de documentation (exemple : révision et mise à jour du manuel de formation et de procédures), avec un accent particulier sur la documentation relative aux cours, y compris les dossiers de mise à jour des systèmes, les manuels de formation et d'exploitation, etc. ;



- f) formations données dans les classes et sur simulateurs et, le cas échéant, la formation en vol ou la formation en cours d'emploi, y compris les séances d'information avant et après le vol ;
- g) formation des instructeurs ;
- h) pratiques d'assurance de la qualité ;
- i) fonctionnalité du système de gestion de la sécurité ;
- j) évaluation et contrôle ;
- k) dossiers de formation, d'examen et d'évaluation ;
- l) immatriculation des aéronefs, documents connexes et dossiers de maintenance ;
- m) qualification et homologation des simulateurs d'entraînement au vol.

PARTIE 3 : Manuel de formation et de procédures

3.1. Introduction

3.2. Gestion de la documentation

- 3.2.1. Le manuel de formation et de procédures peut être publié en plusieurs parties si l'OFA estime trop lourd d'inclure tous les contenus requis dans un seul document. Ces documents doivent être tenus à jour afin de garantir le maintien de leur pertinence et de leur conformité par rapport aux règlements en vigueur.
- 3.2.2. La PARTIE 4 du présent appendice expose en détail les éléments d'un système qualité efficace, système qui requiert des politiques, processus et procédures solides de gestion de la documentation et de tenue des dossiers.

3.3. Contenu

Le contenu du manuel de formation et de procédures doit être conforme aux prescriptions du 9841 de l'OACI.

Selon l'ampleur et la nature de la formation offerte par l'organisme, certains éléments du manuel peuvent être combinés ou divisés.

3.4. Organisation

- 3.4.1. Le manuel de formation et de procédures doit être organisé en fonction de l'information, de son importance et de son utilisation. L'information doit être structurée et ordonnée de manière qu'elle soit facile à consulter par le personnel opérationnel.
- 3.4.2. Le contenu du manuel doit être conforme avec la philosophie, les politiques, les procédures et les processus de l'organisme de formation.

3.5. Structure

- 3.5.1. La structure du manuel doit être facile à comprendre, bien adaptée à son contenu, être organisée clairement au moyen d'en-têtes ou d'autres techniques de mise en page. Les éléments structurels, c'est-à-dire les en-têtes, la numérotation, les parties principales du document et autres principes de codage ou de groupage, doivent être expliqués au début du manuel.
- 3.5.2. Les termes employés doivent être précis dans la mesure du possible. Les actions et objets habituels doivent être désignés par des termes uniformes dans l'ensemble du manuel. Les termes doivent être explicites et faciles à comprendre.
- 3.5.3. Le style, la terminologie, la mise en page, les graphiques et les symboles doivent être uniformes dans tout le document. Cette uniformisation s'applique à l'emplacement des différents types d'information et à l'utilisation des unités de mesure et des codes.
- 3.5.4. Le manuel doit comprendre un glossaire de définitions et des termes importants, ainsi qu'une liste d'acronymes et/ou d'abréviations. Ce glossaire doit être mis à jour régulièrement avec la terminologie la plus récente.
- 3.5.5. Le manuel de formation et de procédures doit être conforme aux exigences du système d'assurance de la qualité de l'organisme de formation.

3.6. Validation

- 3.6.1. Le manuel de formation et de procédures doit être revu et mis à l'essai dans des conditions réalistes avant son utilisation. Le processus de validation doit inclure la mise en application des aspects critiques de l'information figurant dans le manuel afin d'en vérifier l'efficacité. Les interactions normales entre les différents groupes de l'organisme doivent aussi faire l'objet du processus de validation.
- 3.6.2. Un examen final du manuel doit garantir que tous les sujets voulus ont été traités à un niveau de détail approprié pour les utilisateurs. L'examen final doit aussi confirmer la



conformité avec les règlements en matière de sécurité, les recommandations des constructeurs ainsi que la philosophie, les politiques, les procédures et les processus de l'organisme.

3.7. Mise en place et retour de l'information

3.7.1. L'organisme de formation doit surveiller l'utilisation du manuel de formation et de procédures après sa diffusion. Il doit veiller à ce que le manuel soit utilisé d'une façon appropriée et réaliste, en fonction du milieu d'exploitation, et d'une manière utile pour l'exploitation et profitable pour le personnel à qui il est destiné.

3.7.2. Cette surveillance doit comprendre un système formel de retour de l'information pour obtenir les observations des principaux utilisateurs du manuel et des autres personnes qui seraient concernées par l'adjonction ou la modification d'une politique, d'une procédure ou d'un processus.

3.8. Amendement

3.8.1. L'organisme de formation doit mettre en place un système efficace de collecte, d'examen, de diffusion et de contrôle de la révision de l'information pour traiter les renseignements provenant de toutes les sources pertinentes pour l'organisme, y compris (sans que la liste soit limitative) l'Autorité, les constructeurs et les équipementiers.

3.8.2. L'organisme de formation doit aussi mettre en place un système d'examen, de diffusion et de révision de l'information pour traiter les renseignements à la suite de changements internes, en ce qui concerne notamment :

- a) ses politiques, procédures et pratiques ;
- b) la prise en compte de l'expérience en exploitation ;
- c) la portée de la formation dispensée ;
- d) le contenu des programmes de formation ;
- e) les conséquences de l'installation de nouveaux équipements ;
- f) le document d'agrément ou le certificat d'exploitation ;
- g) le maintien de l'uniformité.

3.8.3. Le manuel de formation et de procédures doit être révisé en même temps que les autres documents opérationnels qui forment le système de contrôle des documents de l'organisme :

- a) régulièrement (au moins une fois tous les deux ans) ;
- b) après des événements importants (fusions, acquisitions, croissance rapide, réduction des effectifs, etc.) ;
- c) après des changements technologiques, par exemple l'introduction de nouveaux équipements ;
- d) après une modification des règlements en matière de sécurité.

3.8.4. Les modifications permanentes apportées au manuel de formation et de procédures doivent être communiquées par un processus formel d'amendement. Le manuel doit être amendé ou révisé selon qu'il convient pour garantir que les informations qui y figurent restent à jour.

3.8.5. La diffusion des amendements et des révisions doit faire intervenir un système de suivi. Celui-ci doit comprendre un registre quelconque conjugué à une procédure visant à garantir que tous les amendements sont communiqués promptly à toutes les organisations et personnes auxquelles le manuel a été distribué.

PARTIE 4 : Assurance de la Qualité (AQ) ET Système de Gestion de la Sécurité (SGS)

4.

4.1. Système d'assurance de la qualité

Le système d'assurance de la qualité d'un OFA doit clairement identifier les éléments suivants :

- a) la politique de l'organisme en matière de formation ;
- b) les normes de formation ;
- c) l'attribution des responsabilités ;
- d) les ressources, l'organisation et les processus opérationnels ;
- e) le système mis en œuvre pour garantir la conformité de la formation avec la politique et les normes de sécurité des vols ;



- f) le système utilisé pour repérer les écarts par rapport à la politique et aux normes et pour entreprendre des actions correctives ;
- g) l'évaluation et l'analyse des expériences et des tendances concernant la politique et les normes de formation en vue d'introduire un retour d'information dans le système afin d'assurer l'amélioration continue de la qualité de la formation.

4.2. Système de Gestion de la Sécurité

Les organismes de formation agréés qui sont exposés à des risques lorsqu'ils fournissent des services, doivent mettre en œuvre un système de gestion de la sécurité acceptable pour l'Autorité. L'obligation d'adopter les pratiques du SGS est limitée aux seules entités de formation dont les activités ont une incidence directe sur l'exploitation sûre des aéronefs.

Note : Le cadre et les éléments requis pour la mise en œuvre et la tenue à jour d'un système de gestion de la sécurité sont exposés dans le RAS 19 (Gestion de la Sécurité).

PARTIE 5 : Installations et équipements

5.

5.1. Installations

Un OFA doit disposer d'installations adaptées à l'ampleur et à la nature des opérations prévues et permettant d'assurer un milieu propice à l'apprentissage. Ces installations comprennent principalement:

- a) des zones générales offrant suffisamment :
 - de surfaces de bureaux pour le personnel dirigeant, le personnel administratif, les instructeurs et les évaluateurs ;
 - de salles de cours et d'examens ainsi que des salles de bibliothèque ;
 - de zones de stockage, y compris de zones sécurisées pour les dossiers de formation et les dossiers du personnel ;
 - des salles d'eau adéquatement réparties.
- b) des salles de cours dotées des équipements adéquats pour dispenser avec efficacité les parties théoriques du programme de formation, conformément au manuel de formation et de procédures ;
- c) des zones de formation pratique conçues et équipées pour garantir l'acquisition des compétences figurant dans les objectifs finaux de formation. Ces installations doivent comprendre, le cas échéant :
 - des salles pour les opérations, la planification et le briefing ;
 - des salles d'entraînement aux procédures et sur simulateur ;
 - des aires de stationnement appropriées pour les aéronefs utilisés au cours des formations ;
 - des ateliers et hangars pour aéronefs ;
 - des aires de stockage de pièces détachées, d'outils et de matériel.

5.2. Didacticiels et équipements de formation

Un OFA doit veiller à ce que tous les didacticiels et équipements requis par le programme de formation, tels que spécifiés dans le manuel de formation et de procédures, soient disponibles et en bon état de fonctionnement. Un OFA doit soumettre à l'Autorité compétente toute modification de ces conditions de travail ainsi que les solutions palliatives provisoires, avant de poursuivre la formation prévue.

5.3. Approbation du matériel de formation

5.3.1. Chaque matériel de formation destiné à l'entraînement, aux épreuves ou aux contrôles dans un programme de formation homologué pour lequel une reconnaissance est sollicitée doit être soumis à l'appréciation de l'Autorité avant sa mise en service.

5.3.2. L'OFA doit non seulement respecter les obligations imposées par les règlements en vigueur mais aussi mettre en œuvre au moins les processus suivants pour tous les matériels de formation :

- a) un programme régulier de maintenance afin de garantir le maintien d'un fonctionnement correct des matériels de formation et, le cas échéant, d'une reproduction exacte de tout composant, système ou équipement pour lequel la validation à des fins d'entraînements, d'épreuves ou de contrôles est sollicitée ;



- b) pour chaque matériel de formation, la création et la tenue à jour de dossiers qui enregistrent scrupuleusement l'utilisation du matériel et énumèrent tout écart par rapport à la fonctionnalité de ce dernier ou à ses caractéristiques prévues de performance qui est susceptible d'avoir une incidence sur la formation.
- 5.3.3. L'utilisation d'un entraîneur synthétique de vol pour effectuer toute manœuvre imposée pendant les démonstrations d'habileté en vue de la délivrance d'une licence ou d'une qualification doit être approuvée par l'Autorité, qui veille à ce que l'entraîneur synthétique de vol utilisé soit adapté à la tâche prévue.
- 5.3.4. Tout postulant, ou détenteur d'agrément d'OFA doit démontrer que tout simulateur de vol et équipement de formation en vol, utilisés pour les formations, test et contrôle est spécifiquement qualifié et approuvé par l'Autorité pour :
- chaque manœuvre et procédure pour les marque, modèle et série d'aéronef, groupe d'aéronefs ou type d'aéronef simulés, selon le cas ;
 - chaque programme d'études ou cours de formation dans lequel le simulateur de vol ou équipement de formation en vol est utilisé, si ce programme ou cours est destiné à se conformer à une exigence quelconque de ces règlements.
- 5.3.5. Tout postulant, ou détenteur d'agrément d'OFA doit démontrer que chacun de ses simulateurs de vol et équipements de formation en vol utilisés pour les formations, test et contrôle approuvés par l'Autorité :
- représente l'aéronef pour lequel le cours est homologué ;
 - est utilisé uniquement pour la formation dispensée par un instructeur agréé ;
- 5.3.6. Tout détenteur de certificat doit s'assurer, avant utilisation, que l'approbation exigée par cette section comprend :
- l'évaluation du groupe d'aéronef ou du type d'aéronef ;
 - selon le cas, la variante particulière, dans le type, pour laquelle les formations, test ou contrôle sont effectués ;
 - la manœuvre, procédure ou fonction particulière de membre d'équipage à effectuer.
- 5.3.7. Tout détenteur d'agrément d'OFA doit s'assurer que tout simulateur de vol ou équipement de formation en vol utilisé par un OFA est :
- entretenu pour s'assurer de la fiabilité des performances, fonctions et toutes les autres caractéristiques exigées pour la qualification ;
 - structuré pour se conformer à toute modification de l'aéronef simulé si la modification introduit des changements par rapport aux performances, fonctions ou autres caractéristiques exigées pour la qualification ;
 - l'objet d'une vérification fonctionnelle journalière avant toute utilisation ;
 - muni d'un livret de bord dans lequel l'instructeur ou l'examineur enregistre toute anomalie à la fin de chaque session de formation.
- 5.3.8. A moins que cela ne soit autrement autorisé par l'Autorité, tout détenteur d'agrément d'OFA doit s'assurer que tout équipement sur un simulateur de vol ou de formation en vol utilisé par un OFA est fonctionnel.
- 5.3.9. L'Autorité ne limite pas les instructeurs ou stagiaires de l'OFA à :
- des segments de route spécifiques pendant les simulations de vol en ligne ; ou
 - des procédures spécifiques reproduisant les bases d'exploitation d'un client particulier.

PARTIE 6 : Personnel de l'OFA

6.

- 6.1. Chaque OFA doit compter un dirigeant responsable et du personnel clé selon la taille et la complexité de l'organisme et les exigences de l'Autorité, certains postes clés peuvent être pourvus par une même personne.

En général, les postes clés sont les suivants :

- a) Dirigeant responsable (qui peut aussi être le directeur-formation)
- b) Directeur de la formation ou la personne qui remplit cette fonction
- c) Directeur qualité ou la personne qui remplit cette fonction
- d) Directeur de la maintenance (le cas échéant) ou la personne qui remplit cette fonction
- e) Directeur de la sécurité ou la personne qui remplit cette fonction



- 6.2. Certains postes clés peuvent être combinés lorsqu'il devient évident que les rôles et responsabilités des postes qui en résultent ne pâtissent pas d'une telle décision.
- 6.3. L'OFA doit fournir le nombre d'instructeurs et d'évaluateurs qualifiés et compétents qui convient à la taille et à la nature des opérations prévues et veiller à ce que ce personnel ait les licences, certificats, compétences, qualifications ou autorisations appropriés, jugés nécessaires par l'Autorité.
- 6.4. Les instructeurs et évaluateurs doivent suivre une formation initiale et périodique, selon la récurrence jugée utile par l'Autorité, ainsi que des recyclages pertinents, liés aux technologies et aux méthodes pédagogiques les plus récentes, adaptées aux compétences à faire acquérir aux élèves et à évaluer chez ceux-ci.
- 6.5. L'OFA doit veiller à ce que des effectifs compétents et formés soient disponibles en suffisance pour maintenir l'efficacité de son système qualité.

PARTIE 7 : Fournisseurs Tiers (EXTERNALISATION)

7. 7.1. Didacticiels

L'OFA est tenu pour responsable de la qualité et de la pertinence de tout didacticiel sous-traité. Le travail effectué par le fournisseur tiers doit donc être soumis à des pratiques d'assurance de la qualité identiques à celles que l'OFA est censé appliquer dans son propre travail.

7.2. Installations et équipements

7.2.1. Les OFA peuvent signer des accords avec d'autres institutions pour louer leurs installations et équipements.

7.2.2. Dans ce cas, l'OFA doit élaborer des procédures dans son manuel d'assurance de la qualité, pour s'assurer du bon niveau de fonctionnement de ces installations et équipements.

7.3. Personnel

7.3.1. Les compétences du personnel instructeur doivent cadrer avec les procédures et être d'un niveau acceptable pour l'Autorité.

7.3.2. Dans le cas où l'OFA utilise des instructeurs temporaires le système qualité doit protéger l'intégrité et la qualité des programmes de formation, par la mise en place de politiques, processus et procédures documentés et détaillés, faciles à comprendre et appliqués de façon uniforme.

7.3.3. En plus de la formation de leur personnel régulier, les OFA doivent veiller à mettre en œuvre des recyclages réguliers pour les instructeurs à temps partiel ou temporaires avant que ceux-ci ne prennent leurs fonctions après une période d'inactivité ne pouvant excéder trois (03) ans.

7.3.4. Une nouvelle familiarisation avec le système qualité de l'organisme et avec les niveaux de services attendus doit être incluse dans ce recyclage.

PARTIE 8 : Dossiers

8.
 - 8.1. Archivage des données
 - 8.1.1. L'organisme doit conserver toutes les archives de la formation, des examens et contrôles pratiques des élèves pendant cinq (05) ans au moins après la fin des études de l'élève concerné. Au-delà de ce délai, l'OFA peut mettre en place tout autre système de conservation des archives appropriées.
 - 8.1.2. Le dossier de chaque élève doit comprendre les informations suivantes selon le cas :
 - le nom de l'élève ;
 - une copie de la carte de l'élève ou éventuellement d'une licence, s'il y en a, et un certificat médical ;
 - la désignation du cours ainsi que la marque et le modèle de l'équipement de formation en vol utilisé, selon le cas ;
 - l'expérience antérieure de l'élève ainsi que les temps de cours passé au sein de l'OFA ;
 - la date d'obtention du diplôme de fin de formation ou de transfert vers une autre école ;



- le niveau de réussite de l'élève par rapport à chaque cours et le nom de l'instructeur qui a dispensé la formation ;
- un enregistrement continu de la progression de chaque élève montrant les travaux pratiques ou travaux de laboratoire effectués ou devant être effectués sur chaque sujet ;
- la date et les résultats de chaque contrôle de connaissance et du contrôle pratique de fin de cours ainsi que le nom de l'examineur ayant effectué le(s) contrôle(s) ;
- le nombre d'heures de formation supplémentaire effectuées après chaque contrôle pratique non satisfaisant ;
- une attestation authentifiée des diplômes obtenus ou niveaux atteints dans les écoles antérieurement fréquentées.

8.2. Certificats et diplômes

8.2.1. Un certificat ou diplôme doit être délivré à la fin de la formation à tout élève ayant effectué avec succès sa formation.

8.2.2. Tout OFA doit inclure dans chaque certificat selon le cas :

- le nom de l'école et le numéro du certificat de l'OFA ;
- le nom de l'élève à qui il a été délivré ;
- le titre du programme de formation suivi ;
- la date d'obtention du certificat ;
- une authentification par une autorité de l'école ;

8.2.3. Un OFA ne peut délivrer de certificat ou de diplôme de fin de formation à un élève ou recommander un élève pour une licence ou une qualification, tant que l'élève n'a pas :

- achevé la formation spécifiée dans les cours de formation homologuée ;
- passé avec succès les examens de fin d'études exigés.

8.3. Attestations

8.3.1. Tout OFA doit fournir sur demande une attestation de niveau à tout élève qui le quitte avant la fin de sa formation.

Tout OFA doit inclure dans l'attestation exigée au paragraphe 8.3.1 :

- le type de formation suivi par l'élève ;
- si l'élève a suivi ses cours de façon satisfaisante ;
- une authentification par une autorité de l'école.

PARTIE 9 : Évaluation et contrôles homologués réalisés par l'OFA

9.

9.1. Les évaluations et contrôles homologués donnant lieu à la délivrance d'un diplôme sont réalisés sous la supervision de l'Autorité, ou par un organisme agréé par l'Autorité pour ce faire.

9.2. Dans ce cas, l'Autorité s'assure que l'organisme a établi des procédures documentées en vue de l'exécution des tâches correspondantes, notamment pour faire passer des examens, par du personnel qualifié à cet effet et n'étant soumis à aucun conflit d'intérêts pour la délivrance des diplômes/certificats.

9.3. Un organisme agréé par l'Autorité pour conduire en son nom des évaluations et contrôles homologués fournit à l'autorité, les informations et la documentation relatives aux certificats qu'il délivre, aux fins d'archivage et de surveillance.

9.4. La fonction d'évaluation pour la délivrance d'une licence ou d'une qualification est confiée à des examinateurs désignés par l'Autorité.

9.5. Sauf dérogation expressément accordée par l'Autorité, ces examinateurs ne doivent pas être ceux de l'OFA ayant assuré la formation.

ANNEXE 1 PARTIE 2 : MODELE DE CERTIFICAT D'AGREMENT

MINISTERE CHARGE DE
L'AVIATION CIVILE

**AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION
CIVILE ET DE LA METEOROLOGIE**



REPUBLIQUE DU SENEGAL

Un peuple – Un but – Une foi

Conformément au Règlement Aéronautique du Sénégal relatif aux licences du personnel aéronautique (RAS01) et sous réserve des conditions spécifiques ci-dessous, le Directeur général de l'ANACIM certifie que :
(Pursuant to Senegalese Aviation Regulations relating to personnel licensing (RAS 01) and subject to the conditions specified hereafter, the General Director of ANACIM hereby certifies:)

<p>NOM DE L'ORGANISME DE FORMATION <i>Name of the Training Organization</i></p> <p>Adresse/address Code Postal / Postal Code</p>
--

Est autorisé à dispenser les formations et organiser des examens figurant dans le domaine d'agrément joint et pour délivrer les certificats d'aptitude appropriés aux stagiaires.
(is authorized to provide training and conduct examinations listed in the attached approval schedule and issue related certificates of recognition to students.)

Conditions : / *Conditions:*

1. Cet agrément se limite au champ d'application visé sur les spécifications de l'organisme de formation.....et
This approval is limited to the specifications of the training organization approval scope.....and
2. Cet agrément exige le respect des procédures décrites dans le manuel de formation et des procédures, et
This approval requires compliance with procedures specified in the training and procedures manual, and
3. Sous réserve du respect des conditions précitées, le présent agrément est valable jusqu'à la date d'expiration tant qu'il n'a pas fait l'objet d'une renonciation, d'un amendement, d'une suspension ou d'une révocation.
Subject to compliance with the foregoing conditions, this approval shall remain valid until the expiration date unless the approval has previously been surrendered, amended, suspended or revoked.

Date de délivrance (issue date)

Date d'expiration (Expiration date)

Domaine d'agrément joint (attached approval scope)

Le Directeur général



ANNEXE 2 PARTIE 2 : MODELE DE SPECIFICATIONS DE FORMATION



DOMAINE D'AGRÉMENT DE FORMATION /D'EXAMEN POUR TMA
(TRAINING/EXAMINATION APPROVAL SCHEDULE FOR AMT)

Organisme:.....

Numéro d'agrément(Approval Reference):.....

CLASSE (CLASS)	QUALIFICATION (RATING)		LIMITATIONS (LIMITATIONS)
FORMATION DE BASE (BASIC)	TB1	TB1.1	AVIONS – TURBINES
		TB1.2	AVIONS – PISTONS
		TB1.3	HELICOPTERES – TURBINES
		TB1.4	HELICOPTERES – PISTONS
	TB2	TB2	AVIONIQUE
	TB3	TB3	AVIONS NON PRESSURISES A MOTEURS A PISTONS AYANT UNE MTOM INFERIEURE OU EGALE A 2 000 kg
	TA	TA1.1	AVIONS – TURBINES
		TA1.2	AVIONS – PISTONS
		TA1.3	HELICOPTERES – TURBINES
		TA1.4	HELICOPTERES – PISTONS
FORMATION AUX TYPES D'AERONEFS	C	T4	MENTIONNER LES TYPES D'AERONEFS
	B1	T1	MENTIONNER LES TYPES D'AERONEFS
	B2	T2	MENTIONNER LES TYPES D'AERONEFS
	B3	T3	MENTIONNER LES TYPES D'AERONEFS

Le présent domaine d'agrément est limité aux formations et examens figurant dans la section
« Domaine d'activité » du manuel des spécifications approuvé de l'organisme de formation.
Amendement N°05 du 31 Décembre 2018



Agence Nationale de l'Aviation
Civile et de la Météorologie

RAS N° 01

Licences du Personnel

Page : 101 de 154

Edition : 05

**Date : 31 Décembre
2018**

Date de la première délivrance :.....

N° de la dernière révision :.....Date de la dernière révision

 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	RAS N° 01 Licences du Personnel	Page : 102 de 154 Edition : 05 Date : 31 Décembre 2018
---	--	--

APPENDICE 3 : CONDITIONS DE DELIVRANCE DE LA LICENCE PILOTE EN EQUIPAGE MULTIPLE – AVION (Réservé)



APPENDICE 4 : EXIGENCES POUR LES QUALIFICATIONS DE CLASSE ET DE TYPE

1. Généralités

- a) Le détenteur d'une licence de pilote ne pourra agir en aucun cas en tant que pilote d'aéronef s'il ne possède pas de qualification valide et appropriée de classe ou de type, sauf lorsqu'il présente un examen pratique ou un contrôle de compétences visant à renouveler des qualifications de classe ou de type, ou lorsqu'il suit une instruction au vol.
- b) Les privilèges du titulaire d'une qualification de classe ou de type consistent à agir en tant que pilote sur une classe ou un type d'aéronef défini dans la qualification.

2. Exigences pour la délivrance de qualifications de classe et de type

- a) Un candidat à une qualification de classe et de type devra accomplir un cours de formation auprès d'un organisme de formation agréé.
- b) Le candidat à une qualification de classe ou de type devra être reçu à un examen théorique organisé par un organisme de formation agréé afin de démontrer le niveau de connaissances théoriques pour utiliser le type ou la classe d'aéronef applicable en toute sécurité.
 - i. Dans le cas des aéronefs multipilotes, l'examen théorique sera une épreuve écrite et contiendra au moins 100 questions à choix multiple, réparties de manière appropriée entre les sujets principaux du programme.
 - ii. Dans le cas des aéronefs monomoteurs, l'examen théorique sera conduit oralement par l'examineur pendant l'examen pratique afin de déterminer si un niveau de connaissance suffisant a été atteint ou non
 - iii. Dans le cas des avions monopilotes qui sont classés comme avions hautes performances, l'examen théorique sera une épreuve écrite et contiendra au moins 60 questions à choix multiple, réparties de manière appropriée entre les sujets principaux du programme.
- c) Un candidat à une qualification de classe ou de type devra être reçu à un examen pratique, afin de démontrer l'aptitude requise pour exploiter la classe ou le type d'aéronef applicable, en toute sécurité.
- d) Le candidat devra réussir l'examen pratique dans les 6 mois qui suivent le début du cours de formation relatif à la qualification de classe ou de type, et dans les 6 mois qui précèdent l'introduction de la demande de délivrance d'une qualification de classe ou de type.
- e) Un candidat qui est déjà titulaire d'une qualification de type pour un type d'aéronef, ayant des privilèges pour l'exploitation monopilote ou multipilote, sera réputé avoir déjà satisfait aux exigences théoriques lorsqu'il introduira la demande d'ajout de privilèges pour une autre forme d'exploitation sur le même type d'aéronef.

3. Validité et renouvellement de qualifications de classe et de type

- a) La période de validité des qualifications de classe et de type sera d'un an, à l'exception des qualifications de classe monopilote monomoteur, dont la période de validité sera de deux ans sauf spécification contraire.
- b) Si une qualification de classe ou de type est arrivée à échéance, le candidat devra :
 - i. suivre une formation de remise à niveau auprès d'un organisme de formation agréé si requis pour atteindre le niveau de compétences nécessaire à l'exploitation en toute sécurité du type ou de la classe d'aéronef pertinent et
 - ii. réussir un contrôle de compétences.



4. Exigences particulières pour la catégorie des avions

Sauf spécification contraire, un candidat à une qualification de classe ou de type devront satisfaire aux exigences relatives à l'expérience et aux prérequis suivants pour la délivrance de la qualification concernée :

- a) **avions monopilotes multimoteurs.** Un candidat à une première qualification de classe ou de type sur un avion monopilote multimoteur devra avoir à leur actif au moins 70 heures en tant que CDB sur avions appropriés ;
- b) **avions non complexes hautes performances monopilotes.** Avant de commencer la formation en vol, un candidat à une première qualification de classe ou de type pour un avion monopilote non complexe hautes performances devra :
 1. avoir à leur actif au moins 200 heures d'expérience totale en vol, dont 70 heures en tant que CDB sur avions appropriés ;
 2. être titulaire d'un certificat attestant qu'ils ont suivi de manière satisfaisante un cours théorique additionnel auprès d'un organisme de formation agréé ou
 3. avoir réussi les examens théoriques de la licence de pilote de ligne catégorie avion, ou encore
 4. en plus d'une licence délivrée conformément à la présente partie, être titulaire d'une ATPL(a) ou d'une CPL(a)/IR avec un crédit de connaissances théoriques pour l'ATPL(a), délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago.
 5. en outre, les pilotes souhaitant bénéficier du privilège d'utiliser l'avion en exploitation multipilote devront satisfaire aux exigences du point d), 4ème alinéa ;
- c) **avions complexes hautes performances monopilotes.** Un candidat à la délivrance d'une première qualification de type pour un avion complexe monopilote classé comme avion hautes performances de type pour un avion complexe monopilote classé comme avion hautes performances devra, en plus de satisfaire aux exigences b), avoir satisfait aux exigences pour une IR(a) multimoteur, conformément au §....
- d) **avions multipilotes.** Un candidat à un cours de première qualification de type pour un avion multipilote sera un élève pilote en train de suivre un cours MPL ou satisfaitra aux exigences suivantes :
 1. avoir à son actif au moins 70 heures d'expérience de vol en tant que CDB sur avions ;
 2. être titulaire d'une IR(A) multimoteur ;
 3. avoir réussi les examens théoriques ATPL(A), conformément à la présente partie ;
 4. sauf lorsque le cours de qualification de type est combiné avec un cours sur le MCC :
 5. être titulaire d'un certificat attestant qu'il a suivi de manière satisfaisante un cours sur le MCC sur avions, ou
 - i. être titulaire d'un certificat attestant qu'ils ont suivi de manière satisfaisante une formation sur le MCC sur hélicoptère et avoir à son actif une expérience de plus de 100 heures de vol en tant que pilote sur des hélicoptères multipilotes, ou encore
 - ii. avoir à son actif au moins 500 heures en tant que pilote sur des hélicoptères multipilotes, ou
 - iii. avoir à son actif au moins 500 heures en tant que pilote en exploitations multipilotes sur des avions monopilotes multimoteurs, en transport aérien commercial, conformément aux exigences d'exploitation aérienne applicables ;

5. Prorogation des qualifications de classe et de type - avions

- a) Prorogation des qualifications de classe multimoteur et qualifications de type. Pour la prorogation des qualifications de classe multimoteur et des qualifications de type, le candidat devra :
 1. réussir un contrôle de compétences dans la classe ou le type d'avion concerné ou dans un FSTD représentant cette classe ou ce type, dans les 3 mois qui précèdent la date d'expiration de la qualification et
 2. accomplir au cours de la période de validité de la qualification, au moins :
 - i. 10 étapes en tant que pilote de la catégorie ou du type d'avion pertinent, ou



- ii. 1 étape en tant que pilote sur un avion ou un FFS de la classe ou du type concerné, accompagné d'un examinateur. Cette étape peut être effectuée au cours du contrôle de compétences.
 3. un pilote qui travaille pour un opérateur de transport aérien commercial agréé conformément aux exigences d'exploitation aérienne applicable, qui a réussi le contrôle de compétences de l'opérateur, ainsi que le contrôle de compétences visant à la prorogation de la qualification de classe ou de type, sera exempté de devoir satisfaire aux exigences du point 2.
 4. la prorogation d'une IR(A), si une telle qualification est détenue, peut être combinée avec un contrôle de compétences pour la prorogation d'une qualification de classe ou de type.
- b) Prorogation des qualifications de classe monopilote monomoteur.
1. Qualifications de classe d'avion monomoteur à pistons. Dans le cas d'une prorogation des qualifications de classe d'avions monopilotes monomoteurs à pistons, le candidat devra :
 - i. Au cours des 3 mois précédant la date d'expiration de la qualification, réussir en présence d'un examinateur, un contrôle de compétences dans la classe concernée, ou
 - ii. Au cours des 12 mois qui précèdent la date d'expiration de la qualification, accomplir 12 heures de vol dans la classe pertinente, avec :
 - 6 heures en tant que CDB ;
 - 12 décollages et
 - 1 vol d'entraînement d'au moins 1 heure avec un instructeur de vol (FI) ou un instructeur de qualification de classe (CRI). Les candidats seront exemptés de ce vol s'ils ont réussi un contrôle de compétences pour la qualification de classe ou de type ou un examen pratique pour toute autre classe ou tout autre type d'avion.
 2. Avions monopilotes monomoteurs à turbopropulseurs. Dans le cas de la prorogation de qualifications de classe monomoteur à turbopropulseurs, les candidats devront réussir un contrôle de compétences portant sur la classe concernée, en présence d'un examinateur, au cours des 3 mois qui précèdent la date d'expiration de la qualification.
- c) Les candidats qui ne sont pas reçus à toutes les sections d'un contrôle de compétences avant la date d'expiration de la qualification de classe ou de type ne pourront pas exercer les privilèges de cette qualification tant qu'ils n'ont pas réussi le contrôle de compétences.

6. Prorogation des qualifications de classe et de type – hélicoptères

- a) Prorogation. Pour la prorogation des qualifications de type d'hélicoptères, le candidat devra :
1. réussir un contrôle de compétences sur le type d'hélicoptère pertinent ou dans un FSTD représentant ledit type, dans les 3 mois qui précèdent directement la date d'expiration de la qualification et
 2. voler au moins 2 heures en tant que pilote sur le type d'hélicoptère concerné au cours de la période de validité de la qualification. La durée du contrôle de compétences peut être comptabilisée dans ces 2 heures ;
 3. lorsque des candidats sont titulaires de plus d'une qualification de type pour des hélicoptères monomoteurs à pistons, ils peuvent obtenir la prorogation de toutes les qualifications des types concernés, en effectuant le contrôle de compétences sur l'un des types concernés pour lesquels ils détiennent une qualification, pour autant qu'ils accomplissent au moins 2 heures de vol en tant que PIC sur les autres types au cours de la période de validité. Le contrôle de compétences sera à chaque fois exécuté sur un type différent ;
 4. lorsque des candidats sont titulaires de plus d'une qualification de type pour des hélicoptères à turbine monomoteurs, ayant une masse maximale certifiée au décollage allant jusqu'à 3 175 kg, ils peuvent obtenir la prorogation de toutes les qualifications des types concernés, en effectuant le contrôle de compétences sur seulement l'un des types concernés pour lesquels ils ont la qualification, pour autant qu'ils aient effectué :
 - i. 300 heures en tant que PIC sur hélicoptères ;



- ii. 15 heures sur chacun des types pour lesquels ils sont titulaires d'une qualification et
 - iii. au moins 2 heures de vol en tant que PIC sur chacun des autres types au cours de la période de validité. Le contrôle de compétences sera à chaque fois exécuté sur un type différent ;
5. un pilote qui est reçu à un examen pratique pour la délivrance d'une qualification de type additionnelle obtiendra une prorogation pour les qualifications des types concernés dans le groupe commun, conformément aux points 3 et 4.
6. La prorogation d'une IR(H), si une telle qualification est détenue, peut être combinée avec un contrôle de compétences pour la prorogation d'une qualification de type.
- b) Un candidat qui n'est pas reçu à toutes les sections d'un contrôle de compétences avant la date d'expiration de la qualification de type ne pourra pas exercer les privilèges de cette qualification tant qu'il n'aura pas réussi le contrôle de compétences. Dans le cas du point a), 3ème et 4ème alinéas, le candidat n'exercera ses privilèges dans aucun des types.



APPENDICE 5 : EXIGENCES PARTICULIERES POUR LA QUALIFICATION D'INSTRUCTEUR (PILOTE D'AERONEF)

1. Généralités

- a) Une personne ne pourra dispenser :
 - 1. une instruction en vol dans un aéronef que lorsqu'il est titulaire :
 - i. d'une licence de pilote délivrée ou validée selon le présent règlement ;
 - ii. d'une qualification d'instructeur appropriée à l'instruction dispensée, délivrée selon le présent règlement.
 - 2. une instruction sur un système synthétique que lorsqu'il est titulaire d'une qualification d'instructeur appropriée à l'instruction dispensée, délivrée conformément au présent règlement.
- b) Lors de l'introduction d'un nouvel aéronef, lorsque la conformité avec les exigences établies dans la présente sous-partie n'est pas possible, l'Autorité peut délivrer une qualification spécifique octroyant des privilèges pour l'instruction au vol. Une telle qualification sera limitée aux vols d'instruction nécessaires pour l'introduction du nouveau type d'aéronef et sa durée de validité ne sera en aucun cas supérieure à 1 an.

2. Exigences d'éligibilité

- a) Un candidat à une qualification d'instructeur aura au moins 18 ans révolus.
- b) Un candidat à l'obtention d'une qualification d'instructeur ou le titulaire d'une telle qualification ayant des privilèges pour dispenser une instruction au vol dans un aéronef devra :
 - 1. être au moins titulaire de la licence et, si applicable, de la qualification pour laquelle l'instruction au vol doit être dispensée ;
 - 2. avoir :
 - i. effectué au moins 15 heures de vol en tant que pilote sur la classe ou le type d'aéronef utilisé pour l'instruction au vol, dont un maximum de 7 heures peuvent avoir été effectuées dans un FSTD représentant la classe ou le type d'aéronef ou
 - ii. réussi une évaluation de compétences pour la catégorie pertinente d'instructeur sur cette classe ou ce type d'aéronef ;
 - 3. être autorisé à agir en tant que commandant de bord sur l'aéronef au cours d'une telle instruction au vol.
- c) Crédit pour l'obtention de qualifications additionnelles et à des fins de prorogation.
 - 1. Un candidat à des qualifications additionnelles d'instructeur peut obtenir des crédits grâce aux aptitudes d'enseignement et d'apprentissage dont il a déjà fait la preuve pour la qualification d'instructeur qu'il détient.
 - 2. Les heures de vol accomplies en tant qu'examineur au cours des épreuves d'aptitude ou des contrôles de compétences seront portées en crédit pour satisfaire aux exigences relatives à la prorogation, dans le cas de toutes les qualifications d'instructeur détenues.
- d) Un candidat à une qualification d'instructeur devra avoir suivi un cours théorique et une instruction au vol auprès d'un organisme de formation agréé.
- e) Un candidat à une qualification d'instructeur devra réussir un contrôle de compétences dans la catégorie appropriée d'aéronef afin de démontrer à un examinateur qualifié son aptitude à instruire un aspirant pilote pour l'amener au niveau requis pour la délivrance de la licence, de la qualification ou de l'autorisation pertinente. Cette évaluation devra inclure :
 - 1. la démonstration des compétences durant l'instruction prévol, après-vol et théorique ;
 - 2. des examens théoriques oraux au sol, des exposés prévol et après-vol, ainsi que les démonstrations en vol dans la classe, le type ou le FSTD d'aéronef approprié ;
 - 3. des exercices adéquats pour évaluer les compétences de l'instructeur.
- f) Lorsqu'une évaluation de compétences est nécessaire pour la prorogation d'une qualification d'instructeur, un candidat qui échoue à l'évaluation avant la date d'expiration de la qualification d'instructeur ne pourra pas exercer les privilèges de cette qualification tant que l'évaluation n'a pas été accomplie avec succès.

3. Compétences d'instructeur et évaluation

Tous les instructeurs seront formés pour atteindre les compétences suivantes :

Amendement N°05 du 31 Décembre 2018



- a) préparer des ressources,
- b) créer un climat propice à l'apprentissage,
- c) présenter le savoir,
- d) intégrer la Gestion des menaces et des erreurs (TEM) et la gestion des équipages,
- e) gérer le temps pour atteindre les objectifs de formation,
- f) favoriser l'apprentissage,
- g) évaluer les performances du stagiaire,
- h) surveiller et analyser les progrès,
- i) évaluer les sessions de formation,
- j) rendre compte des résultats.

4. Validité des qualifications d'instructeur

Les qualifications d'instructeur seront valides pour une durée de 3 ans.

5. Particularités instructeur de vol – FI

5.1. FI – Prérequis

Un candidat à une qualification FI devra :

1. dans le cas d'une FI(A) et d'une FI(H) :
 - i. avoir suivi au moins 10 heures d'instruction au vol aux instruments sur la catégorie appropriée d'aéronef, dont au maximum 5 heures peuvent être du temps aux instruments au sol dans un FSTD ;
 - ii. avoir effectué 20 heures de vol en campagne VFR en tant que PIC sur la catégorie appropriée d'aéronef et
2. en outre pour la FI(A) :
 - i. être titulaire d'au moins une CPL(A), ou
 - ii. être titulaire d'au moins une PPL(A), avoir satisfait aux exigences relatives aux connaissances théoriques pour la CPL et avoir effectué au moins 200 heures de vol sur avions dont 150 heures en tant que commandant de bord ;
 - iii. avoir effectué au moins 30 heures sur avions monomoteurs à pistons dont au moins 5 heures devront avoir été effectuées au cours des 6 mois qui précèdent le vol d'appréciation.
 - iv. avoir effectué 1 vol en VFR en campagne en tant que PIC, incluant 1 vol d'au moins 540 km (300 NM) au cours duquel des atterrissages avec arrêt complet doivent être effectués sur 2 aérodromes différents ;
3. en outre, pour la FI(H), avoir accompli un temps de vol total de 250 heures en tant que pilote sur hélicoptères dont:
 - i. au moins 100 heures en tant que PIC, si le candidat est titulaire d'au moins une CPL(H), ou
 - ii. au moins 500 heures en tant que PIC, si le candidat est titulaire d'au moins une PPL(H)
4. dans le cas d'une FI pour dirigeable, avoir effectué 500 heures de vol en tant que commandant de bord.
5. dans le cas d'une FI pour ballon, avoir effectué 75 heures de vol en ballon en tant que commandant de bord, dont au moins 15 heures doivent être effectuées dans le type pour laquelle l'instruction au vol sera dispensée.

5.2. FI – Cours de formation

- a) Les candidats à la qualification FI devront avoir réussi 1 vol d'appréciation spécifique avec un FI qualifié, au cours des 6 mois qui précèdent le début du cours, afin d'évaluer leur aptitude à suivre le cours. Ledit vol d'appréciation reposera sur le contrôle de compétences pour les qualifications de classe et de type.
- b) Le cours de formation FI devra inclure:
 1. dans le cas d'une qualification FI (A) et (H), au moins 100 heures d'instruction théorique, ainsi que des épreuves d'évaluation intermédiaires ;
 2. dans le cas d'une qualification FI (A) et (H), au moins 30 heures d'instruction au vol, dont 25 heures consisteront en une instruction au vol en double commande, avec 5 heures qui peuvent être accomplies dans un FFS.



- c) Lorsqu'ils sont candidats à l'obtention d'une qualification FI dans une autre catégorie d'aéronef, les pilotes qui sont ou étaient titulaires d'une qualification FI(A) ou (H) recevront un crédit de 55 heures pour satisfaire à l'exigence du point b), 1er alinéa.
- 5.3. FI - Privilèges

Les privilèges d'un FI consistent à dispenser une instruction au vol pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement :

1. d'une PPL dans la catégorie la catégorie appropriée d'aéronef ;
2. de qualifications de classe et de type pour les aéronefs monopilotes monomoteurs, à l'exception des aéronefs complexes hautes performances monopilotes ;
3. de qualifications de type pour les dirigeables ;
4. de la qualification de vol de nuit, pour autant que le FI:
 - i. soit qualifié à voler de nuit dans la catégorie appropriée d'aéronef ;
 - ii. ait démontré son aptitude à dispenser une instruction de nuit à un FI qualifié conformément au point g) ci-après et
 - iii. satisfasse à l'exigence relative à l'expérience en vol de nuit.
5. d'une IR dans la catégorie appropriée d'aéronef, pour autant que le FI ait:
 - i. au moins 200 heures de vol en IFR, dont un maximum de 50 heures peut être du temps aux instruments au sol dans un FFS ;
 - ii. suivi un cours de formation IRI en tant qu'aspirant pilote et ait réussi une évaluation de compétences pour la qualification IRI et
 - iii. de plus :
 - dans le cas des avions multimoteurs, ait rempli les exigences pour la délivrance d'une qualification CRI ;
 - dans le cas des hélicoptères multimoteurs, ait rempli les exigences pour la délivrance d'une qualification TRI ;
6. de qualifications de type ou de classe monopilote multimoteur, à l'exception des avions complexes hautes performances monopilotes, pour autant que le FI réponde :
 - i. dans le cas d'avion, aux prérequis pour le cours de formation ;
 - ii. dans le cas d'hélicoptère, aux exigences établies aux prérequis pour le cours de formation TRI(H) ;
7. d'une qualification FI, IRI, CRI, STI, pour autant que le FI ait :
 - i. dans le cas d'une qualification FI(B), au moins accompli 50 heures ou 50 décollages en instruction au vol sur ballons ;
 - ii. dans tous les autres cas, au moins accompli 500 heures d'instruction au vol dans la catégorie appropriée d'aéronef ;
 - iii. réussi une évaluation de compétences dans la catégorie appropriée d'aéronef aux fins de démontrer à un examinateur d'instructeur de vol (FIE) son aptitude à dispenser une instruction dans le cadre de la qualification FI ;

5.4. FI – Privilèges restreints

1. Un FI verra ses privilèges limités à ne dispenser une instruction au vol que sous la supervision d'un FI pour la même catégorie d'aéronef, désigné par l'organisme de formation agréé à cet effet, dans les cas suivants :
 - i. pour la délivrance des PPL ;
 - ii. dans tous les cours intégrés au niveau PPL, dans le cas d'avions et hélicoptères ;
 - iii. pour les qualifications de classe et de type relatives aux aéronefs monopilotes monomoteurs et les extensions de type dans le cas de ballons ;
 - iv. pour les qualifications de vol de nuit ;
2. Lorsqu'il conduit une formation sous supervision conformément au point a), le FI ne disposera pas du privilège d'autoriser les aspirants pilotes à faire leurs premiers vols en solo et leurs premiers vols en campagne en solo.
3. Les limitations des points a) et b) seront supprimées de la qualification FI lorsque le FI aura au moins effectué :
 - i. dans le cas du FI(A), 100 heures d'instruction au vol dans des avions et a en outre supervisé au moins 25 vols en solo d'aspirants pilotes ;
 - ii. dans le cas du FI(H), 100 heures d'instruction au vol dans des hélicoptères et a en outre supervisé au moins 25 exercices aériens en solo d'aspirants pilotes ;
 - iii. dans le cas des FI pour ballons et pour dirigeables, 15 heures ou 50 heures en instruction en vol.



5.5. FI – Prorogation et renouvellement

- a) Dans le cas d'une prorogation d'une qualification FI, le titulaire devra satisfaire à 2 des 3 exigences suivantes :
 1. effectuer :
 - i. dans le cas d'une qualification FI(A) et (H), au moins 50 heures d'instruction au vol dans une catégorie appropriée d'aéronef au cours de la période de validité de la qualification, en tant que FI, TRI, CRI, IRI ou examinateur. Si les privilèges pour dispenser une instruction pour la IR doivent être prorogés, 10 de ces heures devront consister en de l'instruction au vol pour une IR et devront avoir été effectuées au cours des 12 derniers mois précédant la date d'expiration de la qualification FI ;
 - ii. dans le cas d'une qualification FI pour les dirigeables, au moins 20 heures d'instruction au vol dans des dirigeables en tant que FI, IRI ou examinateur, au cours de la période de validité de la qualification. Si les privilèges pour dispenser une instruction pour l'IR doivent être prorogés, 10 de ces heures devront consister en de l'instruction au vol pour une IR et devront avoir été accomplies au cours des 12 derniers mois précédant la date d'expiration de la qualification FI ;
 - iii. dans le cas d'une qualification FI pour ballons, au moins 6 heures d'instruction au vol dans des ballons en tant que FI ou examinateur, pendant la période de validité de la qualification ;
 2. suivre un stage de remise à niveau d'instructeur pendant la période de validité de la qualification FI ;
 3. réussir une évaluation de compétences durant les 12 mois qui précèdent la date d'expiration de la qualification FI.
- b) Au minimum toutes les 2 prorogations qui suivront dans le cas des FI(A) ou FI(H), ou toutes les 3 prorogations dans le cas des FI pour dirigeables, et pour ballons, le titulaire aura l'obligation de réussir une évaluation de compétences.
- c) Renouvellement. Si la qualification FI est arrivée à expiration, le candidat devra, dans les 12 mois précédant le renouvellement :
 1. Participer à un stage de remise à niveau d'instructeur ;
 2. Réussir une évaluation de compétences.

6. Particularités instructeur de qualification de type – TRI

6.1. TRI – Prérequis

Un candidat à une qualification TRI devra:

- a) être titulaire d'une licence de pilote de type CPL ou ATPL dans la catégorie d'aéronef applicable ;
- b) pour une qualification TRI multipilote avion :
 1. avoir à son actif 1500 heures de vol en tant que pilote sur des avions multipilotes et
 2. avoir effectué au cours des 12 mois qui précèdent la date d'introduction de la demande, au moins 30 étapes avec décollages et atterrissages, en tant que commandant de bord ou copilote sur le type d'avion applicable, dont 15 étapes peuvent avoir été effectuées dans un FFS qui représente ledit type ;
- c) pour une qualification monopilote avion :
 1. avoir effectué au cours des 12 mois qui précèdent la date d'introduction de la demande, au moins 30 étapes avec décollages et atterrissages, en tant que commandant de bord sur le type d'avion applicable, dont 15 étapes peuvent avoir été accomplies dans un FFS qui représente ledit type et
 2. avoir :
 - i. effectué au moins 500 heures de vol en tant que pilote sur avion, dont 30 heures en tant que commandant de bord sur le type d'avion applicable, ou
 - ii. été ou être titulaire d'une qualification FI pour des avions multimoteurs avec des privilèges IR(A) ;
- d) pour une qualification TRI(H) :
 1. pour une qualification TRI(H) pour hélicoptères monopilotes monomoteurs, avoir effectué 250 heures en tant que pilote sur hélicoptères ;



2. pour une qualification TRI(H) pour hélicoptères monopilotes multimoteurs, avoir effectué 500 heures en tant que pilote d'hélicoptères, dont 100 heures en tant que PIC sur des hélicoptères monopilotes multimoteurs ;
 3. pour une qualification TRI(H) pour hélicoptères multipilotes, avoir effectué 1000 heures de vol en tant que pilote sur hélicoptères, incluant ;
 4. les titulaires d'une qualification FI(H) obtiendront les crédits correspondant à l'ensemble des exigences des points 1) et 2) pour l'hélicoptère monopilote pertinent.
- 6.2. TRI – Cours de formation
- a) Le cours de formation du TRI contiendra au moins :
 1. 25 heures d'enseignement et d'apprentissage ;
 2. 10 heures d'entraînement technique, comprenant la révision des connaissances techniques, la préparation des plans de leçons et le développement d'aptitudes pédagogiques en classe/sur simulateur ;
 3. 5 heures d'instruction au vol sur l'aéronef approprié ou pour les aéronefs monopilotes, sur un simulateur qui représente ledit aéronef, et 10 heures pour les aéronefs multipilotes, ou sur un simulateur représentant ledit aéronef.
 - b) Les candidats qui sont ou étaient titulaires d'une qualification d'instructeur recevront les crédits correspondant à l'exigence du point a), 1er alinéa.
 - c) Un candidat à une qualification TRI qui est titulaire d'une qualification SFI pour le type pertinent recevra les crédits correspondant à l'ensemble des exigences du présent paragraphe en vue de la délivrance d'une qualification TRI restreinte à l'instruction au vol sur simulateur.

6.3. TRI - Evaluation des compétences

Si l'évaluation des compétences du TRI est conduite dans un FFS, la qualification TRI sera restreinte à l'instruction au vol dans un FFS. Cette restriction sera levée une fois que le TRI aura réussi l'évaluation de compétences sur un aéronef.

6.4. TRI - Privilèges

Les privilèges d'un TRI consistent à dispenser une instruction pour :

- a) la prorogation et le renouvellement d'IR, pour autant que le TRI dispose d'une IR valide ;
- b) la délivrance d'une qualification TRI ou SFI, pour autant que le titulaire ait 3 ans d'expérience en tant que TRI et
- c) dans le cas d'un TRI pour les avions monopilotes :
 1. la délivrance, la prorogation et le renouvellement de qualifications de type pour les avions complexes hautes performances monopilotes lorsque le candidat souhaite obtenir des privilèges couvrant les exploitations monopilotes.
 2. Les privilèges du TRI avions monopilotes peuvent être étendus à l'instruction au vol pour les qualifications de type d'avions complexes hautes performances monopilotes dans des exploitations multipilotes, pour autant que le TRI pour autant que le TRI soit ou ait été titulaire d'une qualification TRI pour des avions multipilotes
- d) dans le cas d'un TRI pour les avions multipilotes la délivrance, la prorogation et le renouvellement des qualifications de type pour :
 1. les avions multipilotes ;
 2. les avions complexes hautes performances monopilotes lorsque le candidat souhaite obtenir des privilèges en exploitations multipilotes ;
- e) dans le cas d'un TRI pour les hélicoptères :
 1. la délivrance, la prorogation et le renouvellement des qualifications de type d'hélicoptère ;
 2. l'extension des qualifications IR(H) monomoteurs aux qualifications IR(H) multimoteur.

6.5. TRI – Privilèges restreints

- a) Si la formation TRI est effectuée exclusivement dans un FFS, les privilèges de la qualification TRI seront restreints à la formation dans un FFS.
- b) Les privilèges d'un TRI(A) sont restreints au type d'avion dans lequel la formation et l'évaluation de compétences ont été effectuées. Les privilèges d'un TRI(A) sont étendus à d'autres types une fois que le TRI a :
 1. effectué au cours des 12 mois qui précèdent l'introduction de la demande, au moins 15 étapes comportant des décollages et atterrissages sur le type d'aéronef applicable, dont 7 étapes peuvent avoir été effectuées dans un FFS ;



2. effectué l'entraînement technique et l'instruction au vol qui font partie du cours TRI pertinent ;
 3. réussi les sections pertinentes de l'évaluation de compétences afin de démontrer à un FIE ou un TRE qualifié son aptitude à dispenser une instruction à un pilote pour atteindre le niveau requis en vue de la délivrance d'une qualification de type, y compris une instruction portant sur les procédures prévol et après-vol et une instruction théorique.
- c) TRI pour hélicoptères – TRI(H) :
1. Les privilèges d'un TRI(H) sont restreints au type d'hélicoptère dans lequel l'examen pratique a été passé pour la délivrance de la qualification TRI. Les privilèges d'un TRI sont étendus à d'autres types une fois que le TRI aura :
 - i. accompli la partie technique relative au type approprié du cours de qualification TRI sur le type applicable d'hélicoptère ou dans un FSTD représentant ledit type ;
 - ii. dispensé au moins 2 heures d'instruction au vol sur le type applicable, sous la supervision d'un TRI(H) correctement qualifié et
 - iii. réussi les sections pertinentes de l'évaluation de compétences afin de démontrer à un FIE ou un TRE qualifié son aptitude à dispenser une instruction à un pilote pour atteindre le niveau requis en vue de la délivrance d'une qualification de type, y compris une instruction portant sur les procédures prévol et après-vol et une instruction théorique.
 2. Avant que les privilèges monopilotes d'un TRI(H) soient étendus à des privilèges multipilotes sur le même type d'hélicoptères, le titulaire devra avoir à son actif au moins 100 heures de vol en exploitations multipilotes sur ledit type.
- d) Nonobstant les paragraphes ci-dessus, les titulaires d'une qualification TRI qui se sont vu délivrer une qualification de type, seront autorisés à voir leurs privilèges TRI étendus à ce nouveau type d'aéronef.
- 6.6. TRI – Evaluation de compétences
- a) Si l'évaluation des compétences du TRI est conduite dans un FFS, la qualification TRI sera restreinte à l'instruction au vol dans un FFS.
 - b) Cette restriction sera levée une fois que le TRI aura réussi l'évaluation de compétences sur un aéronef.
- 6.7. TRI – Prorogation et renouvellement
- a) Prorogation :
1. Avions. Pour la prorogation d'une qualification TRI(A), le candidat devra, au cours des 12 derniers mois précédant la date d'expiration de la qualification, satisfaire à 1 des 3 exigences suivantes :
 - i. effectuer l'un des éléments suivants d'un cours de formation complet de qualification de type: une session sur simulateur d'au moins 3 heures, ou un exercice aérien d'au moins 1 heure incluant au minimum 2 décollages et atterrissages ;
 - ii. suivre une formation de remise à niveau d'instructeur en tant que TRI auprès d'un organisme de formation agréé ;
 - iii. réussir une évaluation de compétences.
 2. Hélicoptères. Pour la prorogation d'une qualification TRI(H), le candidat devra, pendant la période de validité de la qualification, satisfaire à 2 des 3 exigences suivantes:
 - i. effectuer 50 heures d'instruction au vol sur chacun des types d'aéronefs pour lequel il détient des privilèges d'instruction ou dans un FSTD représentant lesdits types, dont au moins 15 heures seront accomplies dans les 12 mois qui précèdent la date d'expiration de la qualification TRI.
 - ii. Le temps de vol effectué en tant que FI, qu'instructeur de qualification aux instruments (IRI), qu'instructeur sur système synthétique de vol (STI) ou en tant que tout autre type d'examineur sera également pertinent à cette fin ;
 - iii. suivre une formation de remise à niveau d'instructeur en tant que TRI auprès d'un organisme de formation agréé ;
 - iv. réussir une évaluation de compétences
 3. Au minimum toutes les 2 prorogations d'une qualification TRI, le titulaire devra réussir une évaluation de compétences
 4. Si une personne est titulaire d'une qualification TRI sur plus d'un type d'aéronef au sein de la même catégorie, l'évaluation de compétences, effectuée sur l'un desdits types, prorogera la qualification TRI pour les autres types détenus dans la même catégorie d'aéronef.



5. Exigences particulières pour la prorogation d'une qualification TRI(H). Un TRI(H) titulaire d'une qualification FI(H) du type pertinent recevra la totalité du crédit pour satisfaire aux exigences du point a) ci-dessus. Dans ce cas, la qualification TRI(H) sera valide jusqu'à la date d'expiration de la qualification FI(H).
- b) Renouvellement :
 1. Avions. Si la qualification TRI(A) est arrivée à expiration, le candidat devra :
 - i. effectuer, au cours des 12 derniers mois précédant l'introduction de la demande, au moins 30 étapes comportant des décollages et atterrissages sur le type d'avion applicable, dont 15 étapes au maximum peuvent être effectuées dans un simulateur de vol ;
 - ii. effectuer les éléments pertinents d'un cours TRI auprès d'un organisme de formation agréé ;
 - iii. effectuer, pendant un cours complet de qualification de type, au moins 3 heures d'instruction au vol sur le type d'avion applicable, sous la supervision d'un TRI(A).
 2. Hélicoptères. Si la qualification TRI(H) est arrivée à expiration, le candidat devra, dans les 12 mois précédant le renouvellement :
 - i. suivre une formation de remise à niveau d'instructeur en tant que TRI auprès d'un organisme de formation agréé, qui devrait couvrir les éléments pertinents du cours de formation TRI et
 - ii. réussir l'évaluation de compétences pour chacun des types d'aéronefs pour lequel le renouvellement des privilèges d'instruction est souhaité.

7. Particularités instructeur de qualification de classe – CRI

7.

7.1. CRI – Prérequis

Un candidat à une qualification de CRI devra avoir effectué au moins :

- a) dans le cas des avions multimoteurs :
 1. 500 heures de vol en tant que pilote sur avions ;
 2. 30 heures de vol en tant que commandant de bord sur avions de la classe ou du type applicable ;
- b) dans le cas des avions monomoteurs :
 1. 300 heures de vol en tant que pilote sur avions ;
 2. 30 heures en tant que PIC sur avion de la classe ou du type applicable.

7.2. CRI – cours de formation

- a) Le cours de formation pour le CRI devra au moins inclure :
 1. 25 heures d'enseignement et d'apprentissage ;
 2. 10 heures d'entraînement technique, comprenant la révision des connaissances techniques, la préparation des plans de leçons et le développement d'aptitudes pédagogiques en classe/sur simulateur ;
 3. 5 heures d'instruction au vol sur des avions multimoteurs, ou 3 heures d'instruction au vol sur des avions monomoteurs, dispensées par un FI(A) qualifié.
- b) Les candidats qui sont ou étaient titulaires d'une qualification d'instructeur recevront les crédits correspondant à l'exigence du point a), 1er alinéa.

7.3. CRI – privilèges

- a) Les privilèges d'un CRI consistent à dispenser une instruction pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement d'une qualification de classe ou de type pour des avions non complexes monopilotes ne présentant pas de hautes performances, lorsque les privilèges souhaités par le candidat consistent à voler dans des conditions d'exploitation monopilote ;
- b) Les privilèges d'un CRI sont limités à la classe ou au type d'avion dans lequel l'évaluation des compétences de l'instructeur a été effectuée. Les privilèges du CRI seront étendus à d'autres classes ou type lorsque le CRI aura effectué au cours des 12 derniers mois :
 1. 15 heures de vol en tant que PIC sur avions de la classe ou du type applicable à l'avion ;
 2. 1 vol d'entraînement en siège de droite sous la supervision d'un autre CRI ou FI qualifié pour cette classe ou ce type qui occupe l'autre siège de pilotage.

7.4. CRI – Prorogation et renouvellement



- a) Dans le cas de la prorogation d'une qualification CRI, le candidat devra, au cours des 12 mois qui précèdent la date d'expiration de la qualification CRI :
 1. dispenser au moins 10 heures d'instruction au vol en tant que CRI. Si le candidat détient des privilèges de CRI sur les avions monomoteurs et multimoteurs, les 10 heures d'instruction au vol seront réparties de manière égale entre les avions monomoteurs et les avions multimoteurs, ou
 2. suivre une formation de remise à niveau en tant que CRI auprès d'un organisme de formation ;
 3. réussir l'évaluation de compétences pour les avions multimoteurs ou monomoteurs, selon le cas.
- b) Au minimum toutes les 2 prorogations d'une qualification CRI, le titulaire devra satisfaire à l'exigence du point a), 3ème alinéa.
- c) Renouvellement. Si la qualification CRI est arrivée à expiration, le candidat devra, dans les 12 mois précédant le renouvellement :
 1. suivre une formation de remise à niveau en tant que CRI auprès d'un organisme de formation agréé ;
 2. réussir l'évaluation de compétences.

8. Particularités instructeur de qualification de vol aux instruments – IRI

8.1. IRI – Prérequis

Un candidat à une qualification IRI devra :

- a) dans le cas d'une IRI(A) :
 1. avoir à son actif au moins 800 heures de vol en IFR, dont au moins 400 heures sur avion et
 2. dans le cas de candidats à une IRI(A) pour avions multimoteurs, satisfaire aux exigences CRI-Prérequis, point a) ;
- b) dans le cas d'une IRI(H) :
 1. avoir à son actif au moins 500 heures de vol en IFR, dont au moins 250 heures devront être du temps de vol aux instruments sur hélicoptère et
 2. dans le cas de candidats à une IRI(H) pour hélicoptères multipilotes, satisfaire aux exigences du paragraphe FI - Privilèges, point 5), 3ème alinéa,ii) ;
- c) dans le cas d'une IRI pour dirigeables, avoir à son actif au moins 300 heures de vol en IFR, dont au moins 100 heures devront être du temps de vol aux instruments sur dirigeable.

8.2. IRI – Cours de formation

- a) Le cours de formation pour une IRI devra au moins inclure :
 1. 25 heures d'enseignement et d'apprentissage ;
 2. 10 heures de formation technique, comprenant la révision des connaissances théoriques sur les instruments, la préparation des plans de leçons et le développement d'aptitudes pédagogiques en classe ;
 3. pour la qualification IRI(A), au moins 10 heures d'instruction au vol sur avion ou sur FFS. Dans le cas de candidats titulaires d'une qualification FI(A), ces heures sont ramenées à 5 ;
 4. pour la qualification IRI(H), au moins 10 heures d'instruction au vol sur hélicoptère ou sur FFS ;
- b) L'instruction au vol sera dispensée par un FI qualifié conformément au paragraphe FI - Privilèges, point 7).
- c) Les candidats qui sont ou étaient titulaires d'une qualification d'instructeur recevront les crédits correspondant à l'exigence du point a), 1er alinéa.

8.3. IRI – Privilèges

Les privilèges d'un IRI consistent à dispenser une instruction pour la délivrance, la prorogation et le renouvellement d'une IR sur la catégorie appropriée d'aéronef.

8.4. IRI – Prorogation et renouvellement

Pour la prorogation et le renouvellement d'une qualification IRI, le titulaire devra satisfaire aux exigences de prorogation et de renouvellement d'une qualification FI.

Amendement N°05 du 31 Décembre 2018



9. Particularités instructeur sur système synthétique de vol – SFI

9.

9.1. SFI – Prérequis

Un candidat à une qualification SFI devra :

- a) être ou avoir été titulaire d'une CPL ou ATPL dans la catégorie appropriée d'aéronef ;
- b) avoir effectué le contrôle de compétences pour la délivrance de la qualification de type d'aéronef spécifique dans un FFS représentant le type applicable, au cours des 12 mois qui précèdent l'introduction de la demande et
- c) de surcroît, dans le cas d'une qualification SFI(A) pour des avions multipilotes, avoir :
 1. au moins 1500 heures de vol en tant que pilote sur des avions multipilotes ;
 2. accompli en tant que pilote au cours des 12 mois qui précèdent la demande, au moins :
 - i. 3 étapes dans le poste de pilotage du type applicable d'aéronef, ou
 - ii. 2 sessions en simulateur aux fins d'un entraînement au vol orienté vers la ligne, menées par un équipage de conduite qualifié dans le poste de pilotage du type applicable. Ces sessions en simulateur devront inclure 2 vols d'au moins 2 heures chacun, entre 2 aérodromes différents, ainsi que la préparation du plan de vol avant le vol et le compte rendu associés ;
- d) par ailleurs, dans le cas d'une qualification SFI(A) pour des avions complexes hautes performances monopilotes :
 1. avoir effectué au moins 500 heures de vol en tant que PIC sur avions monopilotes ;
 2. être ou avoir été titulaire d'une qualification IR(A) multimoteur et
 3. avoir rempli les exigences du point c), 2ème alinéa ;
- e) en outre, pour une SFI(H), avoir :
 1. effectué, en tant que pilote au moins 1 heure de vol dans le poste de pilotage du type applicable, au cours des 12 mois qui précèdent l'introduction de la demande et
 2. dans le cas d'hélicoptères multipilotes, au moins 1 000 heures d'expérience de vol en tant que pilote sur hélicoptères, dont au moins 350 heures en tant que pilote sur des hélicoptères multipilotes ;
 3. dans le cas d'hélicoptères monopilotes multimoteurs, avoir effectué 500 heures en tant que pilote d'hélicoptères, dont 100 heures en tant que PIC sur des hélicoptères monopilotes multimoteurs ;
 4. dans le cas d'hélicoptères monopilotes monomoteurs, avoir effectué 250 heures en tant que pilote sur hélicoptères.

9.2. SFI – cours de formation

- a) Le cours de formation pour le SFI devra inclure :
 1. la partie relative au FSTD du cours de qualification de type applicable ;
 2. le contenu du cours de formation TRI.
- b) Un candidat à une qualification SFI titulaire d'une qualification TRI pour le type pertinent, recevra les crédits correspondant à l'ensemble des exigences du présent paragraphe.

9.3. SFI – Privilèges

Les privilèges d'un SFI consistent à dispenser une instruction au vol sur système synthétique de vol, dans la catégorie d'aéronef concernée, pour :

- a) la délivrance, la prorogation et le renouvellement d'une IR, pour autant qu'il soit ou ait été titulaire d'une IR dans la catégorie pertinente d'aéronef et ait suivi un cours de formation IRI et
- b) dans le cas d'une qualification SFI pour les avions monopilotes la délivrance, la prorogation et le renouvellement de qualifications de type pour les aéronefs complexes hautes performances monopilotes lorsque le candidat souhaite obtenir des privilèges couvrant les exploitations monopilotes.
- c) dans le cas d'une qualification SFI pour avions multipilotes la délivrance, la prorogation et le renouvellement des qualifications de type pour :
 1. des avions multipilotes ;
 2. des avions complexes hautes performances monopilotes lorsque le candidat souhaite obtenir des privilèges en vue d'opérations en exploitations multipilotes ;
- d) dans le cas d'une SFI pour hélicoptères :



1. la délivrance, la prorogation et le renouvellement des qualifications de type d'hélicoptère ;
 2. une formation au MCC lorsque le TRI dispose de privilèges pour dispenser une instruction pour des hélicoptères multipilotes.
- 9.4. SFI – Privilèges restreints

Les privilèges du SFI seront limités au FFS du type d'aéronef dans lequel le cours de formation SFI a été effectué.

Les privilèges du SFI seront limités au FTD 2/3 ou FFS du type d'aéronef dans lequel le cours de formation SFI a été effectué :

- a) accompli de manière satisfaisante la partie relative au simulateur de vol du cours de qualification de type pertinent et
 - b) dispensé, pendant un cours complet de qualification de type, au moins 3 heures d'instruction au vol axée sur les tâches d'un SFI sur le type applicable, sous la supervision et à la satisfaction d'un TRE qualifié à cet effet.
- 9.5. SFI – Prorogation et renouvellement
- a) Prorogation. Pour la prorogation d'une qualification SFI, le candidat devra, pendant la période de validité de la qualification SFI, satisfaire à 2 des 3 exigences suivantes :
 1. effectuer 50 heures en tant qu'instructeur ou examinateur dans des FSTD, dont au moins 15 heures au cours des 12 mois qui précèdent la date d'expiration de la qualification SFI ;
 2. suivre une formation de remise à niveau d'instructeur en tant que SFI auprès d'un organisme de formation ;
 3. réussir les sections pertinentes de l'évaluation de compétences
 - b) En outre, le candidat devra avoir effectué sur un FFS, le contrôle de compétences pour la délivrance des qualifications de type d'un aéronef spécifique correspondant aux types pour lesquels il détient des privilèges.
 - c) Au minimum toutes les 2 prorogations d'une qualification SFI, le titulaire devra satisfaire à l'exigence du point a), 3ème alinéa.
 - d) Renouvellement. Si la qualification SFI est arrivée à expiration, le candidat devra, dans les 12 mois précédant l'introduction de la demande :
 1. effectuer la partie relative au simulateur du cours de formation SFI ;
 2. satisfaire aux exigences définies au point a), 2ème et 3ème alinéas.

10. Particularités instructeur sur système synthétique d'entraînement –STI

10.

10.1. STI – Prérequis

Un candidat à une qualification STI devra :

- a) être ou avoir été titulaire au cours des 3 années précédant l'introduction de la demande, d'une licence de pilote et de privilèges d'instruction appropriés aux cours pour lesquels l'instruction est prévue ;
- b) avoir accompli dans une FSTD le contrôle de compétences pertinent pour la qualification de classe ou de type, au cours des 12 mois qui précèdent l'introduction de la demande ;
- c) en outre, pour une qualification STI(H), avoir effectué, au moins 1 heure de vol en tant qu'observateur dans le poste de pilotage du type d'hélicoptères applicable, au cours des 12 mois qui précèdent la demande.

10.2. STI – Cours de formation

- a) Le cours de formation pour la qualification STI inclura au moins 3 heures d'instruction au vol portant sur les tâches d'un STI, dans un FFS, sous la supervision d'un FIE. Lesdites heures d'instruction au vol sous supervision devront inclure l'évaluation des compétences du candidat.
- b) Dans le cas des candidats à une qualification STI(H), le cours devra également inclure le contenu FFS du cours TRI applicable.

10.3. STI – Privilèges

Les privilèges d'un STI consistent à dispenser une instruction au vol sur système synthétique de vol, dans la catégorie appropriée d'aéronef, pour :

- a) la délivrance d'une licence ;



- b) la délivrance ou le renouvellement d'une IR et d'une qualification de classe ou de type pour les aéronefs monopilotes, à l'exception des avions complexes hautes performances monopilotes.

10.4. STI – Privilèges restreints

Les privilèges du titulaire d'une qualification STI seront limités au FSTD dans lequel le cours de formation STI a été effectué.

Les privilèges peuvent être étendus à d'autres FFS représentant d'autres types d'aéronefs lorsque le titulaire a :

- a) effectué la partie relative au FFS du cours de qualification TRI sur le type applicable ;
 - b) réussi le contrôle de compétences pour la qualification de type d'aéronef spécifique dans un FFS représentant le type applicable, au cours des 12 mois qui précèdent l'introduction de la demande ;
 - c) conduit, pendant un cours de qualification de type, au moins une session sur FSTD axée sur les tâches d'un STI, d'une durée minimale de 3 heures sur le type d'aéronef applicable, sous la supervision d'un examinateur d'instructeur de vol.
- 10.5. Prorogation et renouvellement de la qualification STI
- a) Prorogation. Dans le cas de la prorogation d'une qualification STI, le candidat devra, au cours des 12 derniers mois de validité de la qualification STI :
 1. avoir effectué au moins 3 heures d'instruction au vol dans un FFS,
 2. avoir réussi les sections applicables du contrôle de compétences pour les types ou classes appropriés d'aéronefs, dans les FFS sur lesquels l'instruction au vol est habituellement dispensée.
 - b) Renouvellement. Si la qualification STI est arrivée à expiration, le candidat devra :
 1. suivre une formation de remise à niveau en tant que STI auprès d'une OFA agréé ;
 2. réussir les sections applicables du contrôle de compétences pour les types ou classes appropriés d'aéronefs, dans les FFS sur lesquels l'instruction au vol est habituellement dispensée.
 3. effectuer au moins 3 heures d'instruction au vol sous la supervision d'un FI, CRI, IRI ou TRI désigné par l'OFA à cet effet. Au moins 1 heure d'instruction au vol sera supervisée par un examinateur d'instructeur en vol.



APPENDICE 6 : AUTORISATION D'EXAMINATEUR POUR LES PILOTES

1. Généralités

- a) Les titulaires d'une autorisation d'examineur devront:
 - 1. être titulaire d'une licence, d'une qualification ou d'une autorisation équivalente à celle pour laquelle ils sont habilités à faire passer des examens pratiques, des contrôles de compétences ou d'évaluation de compétences et détenir les privilèges de dispenser une instruction pour celles-ci ;
 - 2. être qualifiés pour agir en tant que commandant de bord sur aéronefs pendant un examen pratique, un contrôle de compétences ou une évaluation de compétences accomplie sur l'aéronef.
- b) L'Autorité délivre les qualifications d'instructeur suivantes :
 - 1. Examineur de vol – FE ;
 - 2. Examineur de qualification de type – TRE ;
 - 3. Examineur de qualification de classe – CRE ;
 - 4. Examineur de qualification de vol aux instruments – IRE ;
 - 5. Examineur sur système synthétique de vol – SFE ;
 - 6. Examineur d'instructeur de vol – FIE.

2. Limitations des privilèges en cas d'intérêts directs

Les examinateurs ne pourront conduire:

- a) Des épreuves pratiques ou des évaluations de compétences pour la délivrance d'une licence, d'une qualification ou d'une autorisation à des candidats
 - 1. auxquels ils ont dispensé une instruction au vol pour la licence, la qualification ou l'autorisation pour laquelle les candidats passent l'examen pratique ou l'évaluation de compétences ; ou
 - 2. lorsqu'ils sont à l'origine d'une recommandation pour l'examen pratique d'un candidat.
- b) des épreuves pratiques, des contrôles de compétences ou des évaluations de compétences, lorsqu'ils sentent que leur objectivité peut être affectée.

3. Exigences d'éligibilité

- a) Les candidats à une autorisation d'examineur devront faire la preuve :
 - 1. de connaissances et d'un cursus pertinents, ainsi que d'une expérience appropriée par rapport aux privilèges d'un examineur ;
 - 2. qu'ils n'ont fait l'objet d'aucune sanction au cours des 3 dernières années, et notamment d'aucune suspension, limitation ou retrait d'aucune de leurs licences, qualifications ou autorisations délivrées conformément à la présente partie, pour défaut de conformité avec le règlement de base et de ses règles de mise en œuvre.
- b) Les candidats à une autorisation d'examineur devront suivre un cours de standardisation dispensé par l'Autorité ou par un organisme de formation agréé ;
- c) avoir fait une demande dans une forme et manière acceptables pour l'Autorité.

4. Standardisation des examinateurs

- a) Les candidats à une autorisation d'examineur devront suivre un cours de standardisation dispensé par un ATO et agréé par l'Autorité.
- b) Le cours de standardisation comportera une instruction théorique et pratique et devra au moins inclure :
 - 1. la conduite de 2 examens pratiques, contrôles de compétences ou évaluations de compétences pour des licences, des qualifications ou des autorisations pour lesquelles le candidat souhaite obtenir le privilège de conduire des épreuves et des contrôles ;
 - 2. 1 instruction sur les exigences applicables de la présente partie, ainsi que les exigences applicables en termes d'exploitation aérienne, sur la conduite d'examens pratiques, de contrôles de compétences et d'évaluations de compétences et leur documentation, ainsi que sur la préparation de rapports ;



3. 1 séance d'information portant sur les procédures administratives nationales, les exigences en termes de protection des données personnelles, de responsabilité, d'assurances contre les accidents et de redevances.
- c) Les titulaires d'une autorisation d'examineur ne pourront faire passer des examens pratiques, des contrôles de compétences ou des évaluations de compétences à un candidat qui dépend d'une Autorité autre que celle qui a délivré l'autorisation de l'examineur, sauf :
 1. s'ils ont informé l'Autorité du candidat de leur intention de conduire une épreuve pratique, un contrôle de compétences ou une évaluation de compétences, ainsi que de l'étendue de leurs privilèges en tant qu'examineurs ;
 2. s'ils ont reçu des informations de la part de l'Autorité dont dépend le candidat sur les éléments mentionnés au point b), 3ème alinéa.

5. Evaluation des compétences des examinateurs

Les candidats à une autorisation d'examineur devront faire la preuve de leur compétence à un inspecteur de l'Autorité ou à un examinateur expérimenté ayant reçu de l'Autorité l'autorisation expresse de le faire, en faisant passer un examen pratique, un contrôle de compétences ou une évaluation de compétences dans le rôle d'examineur, pour lequel ils souhaitent obtenir des privilèges. Cela inclura la séance d'information, la conduite de l'examen pratique, du contrôle de compétences ou de l'évaluation de compétences, ainsi que l'évaluation de la personne à laquelle ils font passer l'épreuve, le contrôle ou l'évaluation, le débriefing et l'enregistrement des données dans la documentation.

6. Validité des autorisations d'examineur

Une autorisation d'examineur sera valide pendant 3 ans.

7. Prorogation et renouvellement des autorisations d'examineur

Une autorisation d'examineur ne sera prorogée ou renouvelée que si le candidat démontre une conformité constante avec les exigences de cet appendice.

8. Prorogation des autorisations d'examineur

Une autorisation d'examineur sera prorogée lorsque le titulaire aura, pendant la période de validité de l'autorisation :

- a) conduit au moins 2 épreuves pratiques, contrôles de compétences ou évaluations de compétences chaque année ;
- b) participé à un stage de remise à niveau d'examineur organisé par l'Autorité ou par un organisme de formation agréé par l'Autorité, au cours de la dernière année de la période de validité.
- c) complété l'une des épreuves pratiques ou l'un des contrôles de compétences au cours de la dernière année de validité, conformément au point (a), devra avoir été évaluée par un inspecteur de l'Autorité ou par un examinateur expérimenté ayant reçu l'autorisation expresse de le faire de l'Autorité ;
- d) lorsque le candidat à la prorogation est détenteur de privilèges pour plus d'une catégorie d'examineur, une prorogation combinée de tous les privilèges d'examineur peut être obtenue lorsque le candidat satisfait aux exigences des points (a) et (b) pour l'une des catégories d'autorisation d'examineur qu'il détient.

9. Renouvellement des autorisations d'examineurs

Si l'autorisation est arrivée à expiration, les candidats devront satisfaire aux exigences de délivrance avant de pouvoir reprendre l'exercice desdits privilèges.

10. Conduite des examens pratiques, des contrôles de compétences et des évaluations de compétences

- a) Lorsqu'ils conduisent des examens pratiques, des contrôles de compétences et des évaluations de compétences, les examinateurs doivent :



1. s'assurer que la communication avec le candidat peut être établie sans qu'il y ait de barrières linguistiques ;
 2. vérifier que le candidat satisfait à toutes les exigences en termes de qualification, formation et expérience figurant dans la présente partie pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement de la licence, de la qualification ou de l'autorisation pour laquelle l'épreuve pratique, le contrôle de compétences ou l'évaluation de compétences sont accomplis ;
 3. faire prendre conscience aux candidats des conséquences lorsqu'ils fournissent des informations incomplètes, imprécises ou fausses quant à leur formation et à leur expérience de vol.
- b) À l'issue de l'examen pratique ou du contrôle de compétences, l'examineur doit :
1. informer le candidat du résultat de l'épreuve. Dans le cas d'une réussite partielle ou d'un échec, l'examineur doit informer le candidat qu'il ne peut exercer les privilèges de la qualification tant qu'il n'a pas totalement réussi l'épreuve. L'examineur doit donner en détail les besoins additionnels en termes de formation et expliquer au candidat son droit de faire appel ; faire un compte rendu à l'Autorité ;
 2. dans le cas de la réussite d'un contrôle de compétences ou d'une évaluation de compétences pour la prorogation ou le renouvellement, faire un compte rendu à l'Autorité ;
 3. fournir au candidat un rapport signé de l'examen écrit ou du contrôle de compétences et remettre sans délai des copies dudit rapport à l'Autorité. Ce rapport devra inclure :
 - i. une déclaration attestant que l'examineur a reçu du candidat des informations concernant son expérience et l'instruction suivie, et qu'il a constaté que lesdites expériences et instructions satisfont aux exigences applicables du présent appendice ;
 - ii. une confirmation que toutes les manœuvres et tous les exercices requis ont été effectués, ainsi qu'une information relative à l'examen oral de connaissances théoriques, si applicable ; en cas d'échec à l'une des rubriques, l'examineur indiquera les raisons de cette appréciation ;
 - iii. le résultat de l'examen, du contrôle et de l'évaluation de compétences.
- c) Les examinateurs doivent conserver pendant 5 ans des dossiers reprenant le détail de tous les examens pratiques, contrôles de compétences et évaluations de compétences effectués, ainsi que leurs résultats.
- d) Sur demande de l'Autorité, les examinateurs devront soumettre tous leurs dossiers et rapports, ainsi que toute autre information, si requis dans le cadre d'éventuelles activités de surveillance.

11. Particularités examinateurs de vol – FE

11.1. FE – Prérequis

Un candidat à une autorisation FE devra être titulaire d'une qualification FI dans la catégorie appropriée d'aéronef.

11.2. FE – Privilèges

- a) FE(A). Les privilèges d'un FE pour avions consistent à conduire :
1. des examens pratiques pour la délivrance d'une PPL(A), ainsi que des examens pratiques et des contrôles de compétences pour les qualifications associées de classe et de type monopilote, à l'exception des avions complexes hautes performances monopilotes, pour autant que l'examineur ait effectué au moins 1000 heures de vol en tant que pilote sur avion, dont au moins 250 heures d'instruction au vol ;
 2. des examens pratiques pour la délivrance d'une CPL(A), ainsi que des examens pratiques et des contrôles de compétences pour les qualifications associées de classe et de type monopilote, à l'exception des avions complexes hautes performances monopilotes, pour autant que l'examineur ait effectué au moins 2000 heures de vol en tant que pilote sur avion, dont au moins 250 heures d'instruction au vol ;
 3. avoir fait une demande dans une forme et manière acceptables pour l'Autorité.
- b) FE(H). Les privilèges d'un FE pour hélicoptères consistent à conduire :
1. des examens pratiques pour la délivrance d'une PPL(H), ainsi que des examens pratiques et des contrôles de compétences pour les qualifications de type d'hélicoptères monopilotes moteurs intégrées à une PPL(H), pour autant que l'examineur ait effectué



- au moins 1000 heures de vol en tant que pilote sur hélicoptères, dont au moins 250 heures d'instruction au vol ;
2. des examens pratiques pour la délivrance d'une CPL(H), ainsi que des examens pratiques et des contrôles de compétences pour les qualifications de type d'hélicoptères monopilotes monomoteurs intégrées à une CPL(H), pour autant que l'examineur ait effectué au moins 2000 heures de vol en tant que pilote sur hélicoptères, dont au moins 250 heures d'instruction au vol ;
 3. des examens pratiques et des contrôles de compétences pour des qualifications de type d'hélicoptères monopilotes multimoteurs intégrés à une PPL(H) ou une CPL(H), pour autant que l'examineur ait satisfait aux exigences des points (1) ou (2), selon le cas, et soit titulaire d'une CPL(H) ou d'une ATPL(H) et, le cas échéant, une IR(H) ;
 4. avoir fait une demande dans une forme et manière acceptables pour l'Autorité.

12. Particularités examinateurs de qualification de type – TRE

12.1. TRE – Prérequis

- a) TRE(A). Les candidats à une autorisation TRE pour avions devront :
 1. dans le cas d'avions multipilotes, avoir accompli 1 500 heures de vol en tant que pilotes d'avions multipilotes ou d'aéronefs à sustentation motorisée, selon le cas, dont au moins 500 heures en tant que commandant de bord ;
 2. dans le cas d'avions complexes hautes performances monopilotes, avoir accompli 500 heures de vol en tant que pilotes d'avions monopilotes, dont au moins 200 heures en tant que commandant de bord ;
 3. être titulaires d'une CPL ou ATPL et d'une qualification TRI pour le type applicable ;
 4. pour la délivrance initiale d'une autorisation TRE, avoir à leur actif au moins 50 heures d'instruction au vol en tant que TRI, FI ou SFI dans le type applicable ou dans un FSTD représentant ledit type ;
 5. avoir fait une demande dans une forme et manière acceptables pour l'Autorité.
- b) TRE(H). Les candidats à une autorisation TRE(H) pour hélicoptères devront :
 1. être titulaires d'une qualification TRI(H), ou dans le cas des hélicoptères monopilotes monomoteurs, détenir une qualification FI(H) valide, pour le type applicable ;
 2. pour la délivrance initiale d'une autorisation TRE, avoir à leur actif 50 heures d'instruction au vol en tant que TRI, FI, ou SFI dans le type applicable ou dans un FSTD représentant ledit type ;
 3. dans le cas d'hélicoptères multipilotes, être titulaires d'une CPL(H) ou d'une ATPL(H) et avoir accompli 1500 heures de vol en tant que pilotes d'hélicoptères multipilotes, dont au moins 500 heures en tant que PIC ;
 4. dans le cas d'hélicoptères monopilotes multimoteurs :
 - i. avoir accompli au moins 1000 heures de vol en tant que pilotes sur hélicoptères, dont au moins 500 heures en tant que commandant de bord ;
 - ii. être titulaires d'une CPL(H) ou ATPL(H) et, le cas échéant, d'une IR(H) valide ;
 5. dans le cas d'hélicoptères monopilotes monomoteurs :
 - i. avoir accompli 750 heures de vol en tant que pilotes sur hélicoptères, dont au moins 500 heures en tant que commandant de bord ;
 - ii. être titulaires d'une licence de pilote d'hélicoptère professionnel ;
 6. avant que des privilèges monopilotes multimoteurs d'un TRE(H) soient étendus à des privilèges multipilotes multimoteurs sur le même type d'hélicoptères, le titulaire devra avoir à son actif au moins 100 heures en exploitation multipilotes sur ledit type ;
 7. dans le cas de candidats à une première autorisation TRE multipilote multimoteur, l'exigence de 1500 heures de vol d'expérience sur des hélicoptères multipilotes, requise du point b), 3ème alinéa, peut être réputée satisfaite s'ils ont accompli les 500 heures de vol en tant que PIC sur un hélicoptère multipilote du même type.
 8. avoir fait une demande selon une forme et manière acceptables pour l'Autorité.

12.2. TRE – Privilèges

- a) TRE(A). Les privilèges d'un TRE pour avions consistent à conduire :
 1. des examens pratiques pour la délivrance initiale de qualifications de type pour des avions ;



2. des contrôles de compétences pour la prorogation ou le renouvellement de qualifications de type et d'IR ;
 3. des évaluations de compétences pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement d'une qualification TRI ou SFI dans la catégorie applicable d'aéronef, pour autant que l'examineur ait à son actif au moins 3 ans en tant que TRE.
- b) TRE(H). Les privilèges d'un TRE(H) consistent à conduire :
1. des examens pratiques et des contrôles de compétences pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement des qualifications de type d'hélicoptères ;
 2. des contrôles de compétences pour la prorogation ou le renouvellement d'IR ou pour l'extension aux hélicoptères multimoteurs d'une IR(H) pour hélicoptères monomoteurs, pour autant que le TRE(H) soit titulaire d'une IR(H) valide ;
 3. des évaluations de compétences pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement d'une qualification TRI(H) ou SFI(H), pour autant que l'examineur ait à son actif au moins 3 ans en tant que TRE.

13. Particularités examinateurs de qualification de classe – CRE

13.1. CRE – Prérequis

Les candidats à une autorisation CRE doivent :

- a) être ou avoir été titulaires d'une CPL(A) ou ATPL(A) avec des privilèges monopilotes, ainsi que d'une PPL(A) ;
- b) être titulaire d'une qualification CRI pour la classe ou le type applicable ;
- c) avoir à leur actif 500 heures de vol en tant que pilotes sur avions ;
- d) avoir fait une demande dans une forme et manière acceptables pour l'Autorité.

13.2. CRE – Privilèges

Les privilèges d'un CRE consistent à conduire, pour des avions monopilotes, à l'exception des avions complexes hautes performances monopilotes :

- a) des examens pratiques pour la délivrance de qualifications de classe et de type ;
- b) des contrôles de compétences pour :
 1. la prorogation ou le renouvellement de qualifications de classe et de type ;
 2. la prorogation et le renouvellement d'IR, pour autant que le CRE satisfasse aux exigences du paragraphe IRE – Prérequis a).

14. Particularités examinateurs de qualification de vol aux instruments – IRE

14.1. IRE – Prérequis

- a) IRE(A). Les candidats à une autorisation IRE pour avions doivent être titulaires d'une IRI(A) et avoir accompli :
 1. 2 000 heures de vol en tant que pilotes sur avions et
 2. 450 heures de vol en IFR dont 250 heures en tant qu'instructeurs.
- b) IRE(H). Les candidats à une autorisation IRE pour hélicoptères doivent être titulaires d'une IRI(H) et avoir accompli :
 1. 2 000 heures de vol en tant que pilotes sur hélicoptères et
 2. 300 heures de vol aux instruments sur hélicoptères dont 200 heures en tant qu'instructeurs.

14.2. IRE – Privilèges

Les privilèges du titulaire d'une autorisation IRE consistent à conduire des examens pratiques pour la délivrance d'IR et des contrôles de compétences pour la prorogation ou le renouvellement d'IR.

15. Particularités examinateurs sur système synthétique de vol – SFE

15.1. SFE – Prérequis

- a) SFE(A). Les candidats à une autorisation SFE pour avions doivent :



1. être ou avoir été titulaires d'une ATPL(A), d'une qualification de classe ou de type et d'une qualification SFI(A) pour le type applicable d'avion ;
 2. avoir à leur actif au moins 1500 heures de vol en tant que pilotes sur des avions multipilotes ;
 3. pour la délivrance initiale d'une autorisation SFE, avoir à leur actif au moins 50 heures d'instruction au vol dans un système de vol synthétique en tant que SFI(A) sur le type applicable.
- b) SFE(H). Les candidats à une autorisation SFE pour hélicoptères doivent :
1. être ou avoir été titulaires d'une ATPL(H), d'une qualification de type et d'une qualification SFI(H) pour le type applicable d'hélicoptère ;
 2. avoir à leur actif au moins 1000 heures de vol en tant que pilotes sur des hélicoptères multipilotes ;
 3. pour la délivrance initiale d'une autorisation SFE, avoir à leur actif au moins 50 heures d'instruction au vol dans un système de vol synthétique en tant que SFI(H) sur le type applicable.

15.2. SFE – Privilèges

- a) SFE(A). Les privilèges d'un SFE pour avions consistent à conduire dans un FFS :
1. des examens pratiques et des contrôles de compétences pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement de qualifications de type d'avions multipilotes ;
 2. des contrôles de compétences pour la prorogation ou le renouvellement d'IR, pour autant que le SFE satisfasse aux exigences IRE – Prérequis pour la catégorie applicable d'aéronef ;
 3. des évaluations de compétences pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement d'une qualification SFI dans la catégorie applicable d'aéronef, pour autant que l'examineur ait à son actif au moins 3 ans en tant que SFE.
- b) SFE(H). Les privilèges d'un SFE pour les hélicoptères consistent à conduire dans un FFS :
1. des examens pratiques et des contrôles de compétences pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement de qualifications de type et
 2. des contrôles de compétences pour la prorogation ou le renouvellement d'IR, pour autant que le SFE satisfasse aux exigences du IRE – Prérequis b) ;
 3. des examens pratiques et des évaluations de compétences pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement d'une qualification SFI(H), pour autant que l'examineur ait à son actif au moins 3 ans en tant que SFE.

16. Particularités examinateurs d'instructeur de vol – FIE

16.1. FIE – Prérequis

- a) FIE(A). Les candidats à une autorisation FIE pour avions doivent, dans le cas de candidats qui souhaitent effectuer des évaluations de compétences :
1. être titulaires de la qualification d'instructeur pertinente, selon le cas ;
 2. avoir à leur actif 2000 heures de vol en tant que pilotes sur avions et
 3. avoir dispensé une instruction d'au moins 100 heures de vol, à des candidats à une qualification d'instructeur.
- b) FIE(H). Les candidats à une autorisation FIE pour hélicoptères doivent :
1. être titulaires de la qualification d'instructeur pertinente, selon le cas ;
 2. avoir accompli 2 000 heures de vol sur hélicoptères en tant que pilotes ;
 3. avoir dispensé une instruction d'au moins 100 heures de vol, à des candidats à une qualification d'instructeur.

16.2. SFE – Privilèges

- a) FIE(A). Les privilèges d'un FIE sur avions consistent à conduire des évaluations de compétences pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement de qualifications de FI(A), CRI(A), IRI(A) et TRI(A) sur avions monopilotes, pour autant qu'il soit titulaire de la qualification d'instructeur pertinente.
- b) FIE(H). Les privilèges d'un FIE sur hélicoptères consistent à conduire des évaluations de compétences pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement de qualifications de FI(H), IRI(H) et TRI(H) sur hélicoptères monopilotes, pour autant qu'il soit titulaire de la qualification d'instructeur pertinente.



APPENDICE 7 : VALIDATION ET DÉLIVRANCE PAR ÉQUIVALENCE

1. PILOTE PRIVÉ (PPL)

1.1. Domaine d'application

L'objet du présent sous chapitre est de définir les conditions requises pour la validation, et la délivrance par équivalence, des licences de pilote privé délivrées par un autre Etat.

1.2. Eligibilité pour la validation d'une PPL étrangère

Pour se voir accorder la validation de licence étrangère, le candidat doit :

- a) détenir une licence de pilote privé valide délivrée par l'autorité compétente d'un Etat contractant en adéquation avec les normes de l'annexe 1 de la Convention de Chicago ;
- b) détenir une attestation médicale, au moins de classe 2, valide délivrée par l'autorité compétente d'un Etat contractant en adéquation avec les normes de l'annexe 1 de la Convention de Chicago ;
- c) présenter des preuves de compétences linguistiques si expressément requises par l'Autorité ;
- d) pour la validation de la qualification de vol aux instruments, le candidat doit :
 1. réussir un examen théorique portant sur les sujets suivants si expressément requis par l'Autorité :
 - i. le droit aérien ;
 - ii. la météorologie ;
 - iii. les procédures opérationnelles et
 - iv. la radiophonie.
 2. réussir un examen pratique en rapport avec les privilèges de la licence détenue si expressément requis par l'Autorité ;
 3. remplir dans les 12 derniers mois les conditions d'obtention de la qualification de catégorie appropriée.
- e) faire une demande selon une forme et une manière acceptables pour l'Autorité.

1.3. Limitations du détenteur d'une validation de PPL étrangère

- a) Le détenteur du certificat de validation de licence étrangère bénéficie des privilèges cités au point 2.3.2 du chapitre 2 de ce présent règlement conformément aux limitations et privilèges portés sur le certificat de validation.
- b) Seules les qualifications portées sur la licence étrangère pourront être validées et mentionnées sur le certificat de validation.
- c) La validité du certificat ne peut excéder celle de la licence étrangère.
- d) La validité des qualifications ne peuvent excéder celle des qualifications portées sur la licence.

1.4. Eligibilité pour la délivrance par équivalence directe d'une PPL

Pour se voir délivrer une licence de pilote privé sur la base d'une licence étrangère, le candidat doit :

- a) détenir une licence de pilote privé valide délivré par l'autorité compétente d'un Etat contractant en adéquation avec les normes de l'annexe 1 de la Convention de Chicago ;
- b) détenir une attestation médicale au moins de classe 2 valide délivrée par l'autorité compétente d'un Etat contractant en adéquation avec les normes de l'annexe 1 de la Convention de Chicago ;
- c) obtenir une attestation médicale au moins de classe 2 ;
- d) présenter des preuves de compétences linguistiques si expressément requises par l'Autorité ;
- e) réussir un examen théorique, si expressément requis par l'Autorité, portant sur les sujets suivants :
 - i. le droit aérien ;
 - ii. la météorologie ;
 - iii. les procédures opérationnelles et



- iv. la radiophonie.
- f) remplir dans les 12 derniers mois les conditions d'expérience pour l'obtention de la qualification de catégorie appropriée ;
- g) avoir fait une demande selon une forme et manière acceptables pour l'Autorité.

1.5. Eligibilité pour la délivrance par équivalence d'une PPL validée

Pour se voir délivrer une licence de pilote privé sur la base d'une licence étrangère validée par l'Autorité, le candidat doit :

- a) détenir un certificat de validation en cours de validité et délivrée par l'Autorité ;
- b) obtenir une attestation médicale de classe 2 ;
- c) avoir accompli 200 heures de vol à bord d'aéronefs immatriculés au Sénégal en exerçant les privilèges accordés par le certificat de validation.
- d) avoir fait une demande selon une forme et manière acceptables par l'Autorité.

1.6. Privilèges du détenteur de la PPL délivrée par équivalence

Le titulaire d'une licence de pilote privé délivrée par équivalence à une licence étrangère bénéficiera des privilèges conformément au point 2.3.2.

2. PILOTE PROFESSIONNEL (CPL)

2.1. Domaine d'application

L'objet du présent sous chapitre est de définir les conditions requises pour la validation, et la délivrance par équivalence, des licences de pilote professionnel délivrées par un Etat contractant.

2.2. Eligibilité pour la validation ou la délivrance par équivalence d'une CPL

Pour se voir accorder la validation ou la délivrance par équivalence de la licence étrangère, le candidat doit :

- a) détenir une licence de pilote professionnel valide délivré par l'autorité compétente d'un Etat contractant en adéquation avec les normes de l'annexe 1 de la Convention de Chicago ;
- b) détenir une attestation médicale au moins de classe 1 valide délivrée par l'autorité compétente d'un Etat contractant en adéquation avec les normes de l'annexe 1 de la Convention de Chicago ;
- c) présenter des preuves de compétences linguistiques si expressément requises par l'Autorité ;
- d) réussir un examen théorique portant sur les sujets suivants :
 - i. le droit aérien ;
 - ii. la météorologie ;
 - iii. les procédures opérationnelles et
 - iv. la radiophonie.
- e) remplir dans les 12 derniers mois les conditions d'obtention de la qualification de catégorie appropriée ;
- f) faire une demande selon une forme et manière acceptables pour l'Autorité.

2.3. Eligibilité pour la délivrance par équivalence d'une CPL étrangère validée

Pour se voir délivrer une licence de pilote professionnel sur la base d'une licence étrangère validée par l'Autorité, le candidat doit :

- a) détenir un certificat de validation en cours de validité et délivrée par l'Autorité ;
- b) obtenir une attestation médicale de classe 1 ;
- c) avoir accompli 200 heures de vol à bord d'aéronefs immatriculés au Sénégal en exerçant les privilèges accordés par le certificat de validation.
- d) avoir fait une demande selon une forme et manière acceptables par l'Autorité.

2.4. Limitations du détenteur d'une validation d'une CPL étrangère

- a) Le détenteur du certificat de validation de licence étrangère bénéficie des privilèges cités au point 2.4.2 du chapitre 2 de ce présent conformément aux limitations et privilèges portés sur le certificat de validation.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS N° 01</p> <p>Licences du Personnel</p>	<p>Page : 126 de 154</p> <p>Edition : 05</p> <p>Date : 31 Décembre 2018</p>
--	---	---

- b) Seules les qualifications portées sur la licence étrangère peuvent être validées et mentionnées sur le certificat de validation.
- c) La validité du certificat ne peut excéder celle de la licence étrangère.
- d) La validité des qualifications ne peuvent excéder celle des qualifications portées sur la licence.

2.5. Privilèges du détenteur de la CPL délivrée par équivalence

Le titulaire d'une licence de pilote professionnel délivrée par équivalence à une licence étrangère bénéficiera des privilèges conformément au point 2.4.2. du chapitre 2 de ce présent.

3. PILOTE DE LIGNE

3.1. Domaine d'application

L'objet du présent sous chapitre est de définir les conditions requises pour la validation, et la délivrance par équivalence, des licences de pilote de ligne délivrées par un Etat contractant.

3.2. Eligibilité pour la validation ou la délivrance par équivalence d'une ATPL étrangère

Pour se voir accorder la validation ou la délivrance par équivalence de la licence étrangère, le candidat doit :

- a) détenir une licence de pilote ligne valide délivré par l'autorité compétente d'un Etat contractant en adéquation avec les normes de l'annexe 1 de la Convention de Chicago ;
- b) détenir une attestation médicale au moins de classe 1 valide délivrée par une autorité compétente d'autre Etat contractant en adéquation avec les normes de l'annexe 1 de la Convention de Chicago ;
- c) présenter des preuves de compétences linguistiques si expressément requises par l'Autorité ;
- d) réussir un examen théorique, si expressément requis par 'Autorité, portant sur les sujets suivants :
 - i. le droit aérien ;
 - ii. la météorologie ;
 - iii. les procédures opérationnelles et
 - iv. la radiophonie.
- e) remplir dans les 12 derniers mois les conditions d'obtention de la qualification de catégorie appropriée ;
- f) faire une demande selon une forme et manière acceptables pour l'Autorité.

3.3. Eligibilité pour la délivrance par équivalence d'une ATPL étrangère validée

Pour se voir délivrer une licence de pilote de ligne sur la base d'une licence étrangère validée par l'Autorité, le candidat doit :

- a) détenir un certificat de validation en cours de validité et délivrée par l'Autorité ;
- b) obtenir une attestation médicale de classe 1 ;
- c) avoir accompli 200 heures de vol à bord d'aéronefs immatriculés au Sénégal en exerçant les privilèges accordés par le certificat de validation.
- d) avoir fait une demande selon une forme et manière acceptables par l'Autorité.

3.4. Limitations du détenteur d'une validation d'ATPL étrangère

- a) Le détenteur du certificat de validation de licence étrangère bénéficie des privilèges cités au point 2.6.2 du chapitre 2 de ce présent conformément aux limitations et privilèges portés sur le certificat de validation.
- b) Seules les qualifications portées sur la licence étrangère peuvent être validées et mentionnées sur le certificat de validation.
- c) La validité du certificat ne peut excéder celle de la licence étrangère.
- d) La validité des qualifications ne peuvent excéder celle des qualifications portées sur la licence.

3.5. Privilèges du détenteur d'une ATPL délivrée par équivalence



- a) le détenteur de la licence de pilote de ligne peut exercer tous les privilèges de la licence de pilote privé et de pilote professionnel sur un aéronef immatriculé au Sénégal dans la catégorie d'aéronef considérée. Dans le cas d'une licence des catégories hélicoptère et avion, le détenteur de la licence pilote de ligne peut exercer les privilèges de la qualification de vols aux instruments.
- b) Le détenteur de la licence de pilote de ligne peut remplir les fonctions de pilote commandant de bord dans le transport aérien commercial, sur un aéronef immatriculé au Sénégal de la catégorie considérée certifié pour être exploité par plus d'un pilote.

4. PERSONNEL NAVIGANT DE CABINE

4.1. Validation des licences de PNC

Conditions générales pour la validation.

1. Toute personne qui détient une licence de Personnel Navigant de cabine délivrée par un État contractant peut demander une validation de cette licence pour une utilisation au Sénégal.
2. Le postulant à une validation doit présenter à l'Autorité la licence étrangère en cours de validité et la preuve de l'expérience requise par la présentation d'un dossier personnel.
3. L'Autorité vérifie l'authenticité de la licence, des autorisations, des qualifications et du certificat médical auprès de l'Etat de délivrance de la licence, avant de délivrer la validation sollicitée.
4. L'Autorité valide uniquement les qualifications ou les autorisations apposées sur la licence étrangère.
5. L'Autorité délivre une validation d'une durée de 6 mois, à condition que la licence, les qualifications ou les autorisations étrangères demeurent valides.
6. Le postulant à une validation doit justifier au moins de 60 heures de vol effectuées au cours des 12 derniers mois.

4.2. Conversion des licences de membre d'équipage de cabine

- a) Conditions générales pour la conversion.

Une personne qui détient une licence de personnel navigant de cabine ou document équivalent en état de validité délivrée par un Etat contractant, peut demander et obtenir la conversion d'une telle licence ou titre pour un usage au Sénégal si les conditions suivantes sont satisfaites :

1. présenter à l'autorité la licence étrangère et la preuve de l'expérience requise par la présentation d'un dossier personnel.
 2. démontrer à la satisfaction de l'Autorité, s'il y a lieu, des connaissances sur les sujets pertinents en rapport avec la licence ou le titre à convertir.
 3. L'Autorité vérifie l'authenticité de la licence, des autorisations, des qualifications et du certificat médical auprès de l'Etat de délivrance de la licence, avant de délivrer la licence convertie.
 4. L'Autorité convertit uniquement les qualifications ou les autorisations en cours de validité, apposées sur la licence étrangère.
- b) Conversion des licences de personnel navigant de cabine ayant déjà fait l'objet d'une validation selon les dispositions relatives aux Conditions générales pour la conversion.
 - c) Le titulaire d'une licence de personnel navigant de cabine en cours de validité délivrée par un Etat contractant, qui dispose d'une validation et qui peut prouver avoir exercé pendant les 12 derniers mois les fonctions de personnel navigant de cabine au Sénégal, peut demander la conversion de sa licence de membre d'équipage de cabine.

5. TECHNICIEN DE MAINTENANCE DES AERONEF

5.1. Validation des licences de technicien de maintenance d'aéronef

- a) Conditions générales pour la validation.

1. Toute personne qui détient une licence de technicien de maintenance d'aéronef délivrée par un État contractant, conformément à l'Annexe 1 de l'OACI, peut demander une validation de cette licence pour une utilisation sur les aéronefs immatriculés au Sénégal.
2. Le postulant à une validation doit présenter à l'autorité la licence étrangère et la preuve de l'expérience requise par la présentation d'un dossier personnel.



3. L'Autorité vérifie l'authenticité de la licence, des autorisations, des qualifications auprès de l'Etat de délivrance de la licence, avant de délivrer la validation sollicitée.
4. L'Autorité valide uniquement les qualifications ou les autorisations en cours de validité, apposées sur la licence étrangère.
5. L'Autorité peut délivrer une validation qui sera valable (06) mois maximum, à condition que la licence, les qualifications ou les autorisations étrangères demeurent valides.
6. Le postulant à la validation doit démontrer à la satisfaction de l'Autorité des connaissances sur les sujets pertinents en rapport avec la licence à valider:
 - i. Exigences de navigabilité applicables à la certification et au maintien de la navigabilité, et
 - ii. Procédures des organismes d'entretien agréées.
7. Le demandeur du certificat de validation doit, s'il y a lieu, passer un test de compétences pour la licence correspondante et les qualifications dont il sollicite la validation en rapport avec les privilèges de la licence détenue.

5.2. Conversion des licences de technicien de maintenance d'aéronef

a) Conditions générales pour la conversion.

Une personne qui détient une licence de technicien de maintenance d'aéronef en état de validité délivrée par un Etat contractant conformément à l'Annexe 1 de l'OACI, peut demander et obtenir la conversion d'une telle licence pour un usage sur les aéronefs immatriculés au Sénégal si les conditions suivantes sont satisfaites :

1. présenter à l'Autorité la licence étrangère et la preuve de l'expérience requise par la présentation d'un dossier personnel ;
 2. démontrer à la satisfaction de l'Autorité des connaissances sur les sujets pertinents en rapport avec la licence à convertir:
 - i. Exigences de navigabilité applicables à la certification et de maintien de la navigabilité ;
 - ii. Procédures des organismes d'entretien agréés ; et
 - iii. Performances humaines ;
 3. Le demandeur de la conversion de licence doit, si nécessaire, passer un test de compétences pour la licence correspondante et les qualifications dont il sollicite la conversion en rapport avec les privilèges de la licence détenue ; et
 4. L'Autorité vérifie l'authenticité de la licence, des autorisations, des qualifications auprès de l'état de délivrance de la licence, avant de délivrer la licence convertie ;
 5. L'Autorité convertit uniquement les qualifications ou les autorisations en cours de validité apposées sur la licence étrangère.
 6. Le postulant doit avoir au moins deux (2) ans d'expérience de pratique de maintenance d'aéronef.
 7. Le postulant doit avoir au moins six (6) mois d'expérience pratique de maintenance d'aéronef dans les vingt-quatre (24) mois précédent la demande.
- b) Conversion d'une licence de technicien de maintenance d'aéronef ayant déjà fait l'objet d'une validation selon les dispositions relatives aux conditions générales pour la conversion.
- c) Le titulaire d'une licence de technicien de maintenance d'aéronef en cours de validité délivrée par un Etat contractant conformément à l'Annexe 1 de l'OACI, qui dispose d'une validation délivrée selon les dispositions relatives aux conditions générales pour la validation et qui peut prouver avoir exercé pendant les douze (12) derniers mois les fonctions de technicien de maintenance au Sénégal, peut demander la conversion de sa licence de TMA.

6. DÉLIVRANCE LICENCE PILOTE PROFESSIONNEL POUR PILOTE MILITAIRE OU ANCIEN PILOTE MILITAIRE

6.1. Domaine d'application

L'objet du présent sous chapitre est de définir les conditions requises pour la délivrance de la licence pilote professionnel pour les pilotes militaires et les anciens pilotes militaires. Les conditions dans lesquelles ces licences sont nécessaires, les règles générales et les limitations pour les détenteurs de ces licences.

Amendement N°05 du 31 Décembre 2018

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p>	<p>RAS N° 01</p> <p>Licences du Personnel</p>	<p>Page : 129 de 154</p> <p>Edition : 05</p> <p>Date : 31 Décembre 2018</p>
--	---	---

6.2. Exigences en matière d'éligibilité

Pour se voir délivrer une licence de pilote professionnel sur la base de son expérience de pilote militaire, le candidat doit :

- a) détenir au moins un brevet de pilote militaire du second degré en cours de validité ;
- b) détenir une qualification de catégorie appropriée d'aéronef certifié pour le transport public ;
- c) détenir une qualification de classe ou de type approprié d'aéronef certifié pour le transport public ;
- d) détenir une attestation médicale de classe 1 ;
- e) détenir un certificat de non objection de l'armée délivré spécialement pour la candidature à la licence de pilote professionnel ;
- f) avoir réussi à l'examen théorique si requis expressément par l'Autorité ;
- g) avoir réussi l'examen pratique si requis expressément par l'Autorité ;
- h) avoir fait une demande selon une forme et manière acceptable pour l'Autorité.

6.3. Exigences particulières à la catégorie avion

Un pilote militaire ou ancien pilote militaire candidat à une licence de pilote professionnel avion doit :

- a) avoir à son actif au moins 500 heures de vol en tant que pilote commandant de bord d'avion.
- b) 20 heures de vol sur campagne en qualité de commandant de bord sur un avion monopilote, comprenant au moins un vol d'un minimum de 540 km (300 NM) au cours duquel un atterrissage avec arrêt complet doit être effectué sur 2 aérodromes différents et autres que l'aérodrome de départ ;
- c) avoir satisfait au cours des 12 derniers mois à une épreuve d'aptitude militaire ou aux conditions réglementaires d'expérience pour l'obtention de la qualification de classe ou de type d'avion.

6.4. Exigences particulières à la catégorie hélicoptère

Un pilote militaire ou ancien pilote militaire candidat à une licence de pilote professionnel hélicoptère doit :

- a) avoir à son actif au moins 500 heures de vol en tant que pilote commandant de bord d'hélicoptère.
- b) 20 heures de vol sur campagne en qualité de commandant de bord sur un hélicoptère monopilote, comprenant au moins un vol d'un minimum de 185 km (100 NM) au cours duquel un atterrissage avec arrêt complet doit être effectué sur 2 aérodromes différents et autres que l'aérodrome de départ.
- c) avoir satisfait au cours des 12 derniers mois à une épreuve d'aptitude militaire ou aux conditions réglementaires d'expérience pour l'obtention de la qualification de type d'hélicoptère.

6.5. Privilèges

La licence de pilote professionnel permet à son titulaire :

- a) d'exercer tous les privilèges du titulaire de la licence de pilote privé de la catégorie d'aéronef considérée ;
- b) de remplir les fonctions de pilote commandant de bord d'un aéronef immatriculé au Sénégal de la catégorie d'aéronefs considérée utilisé pour effectuer des vols autres que des vols de transport commercial ;
- c) de remplir les fonctions de pilote commandant de bord, dans le transport aérien commercial, d'un aéronef immatriculé au Sénégal de la catégorie d'aéronefs considérée et certifié pour être exploité par un seul pilote ;
- d) de remplir les fonctions de copilote d'un aéronef immatriculé au Sénégal de la catégorie d'aéronefs considérée dans lequel la présence d'un copilote est exigée.

7. CONTROLEUR DE LA CIRCULATION AERIENNE

L'Autorité ne valide ni ne convertit les licences de contrôleurs de la circulation aérienne délivrées par un autre Etat contractant.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	RAS N° 01 Licences du Personnel	Page : 130 de 154 Edition : 05 Date : 31 Décembre 2018
---	--	--

8. AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION

L'Autorité ne valide ni ne convertit les licences d'agents techniques d'exploitation délivrées par un autre Etat contractant.

9. RECONNAISSANCE DE BREVETS, QUALIFICATIONS, DIPLOMES ET CERTIFICATS ETRANGERS

Les brevets, certificats, qualifications et diplômes délivrés par des organismes de formation agréés par la FAA, l'EASA et Transport Canada sont reconnus valables et acceptés par l'Autorité.

L'Autorité peut également valider l'agrément délivré par un Etat contractant à un organisme de formation situé à l'intérieur et/ou à l'extérieur de son territoire. Dans ce cas les brevets, certificats, qualifications et diplômes délivrés par cet organisme sont reconnus valables et acceptés.



APPENDICE 8 : FORMATION DES CONTRÔLEURS DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

1. Objectifs de formation des contrôleurs de la circulation aérienne

La formation des contrôleurs de la circulation aérienne comprend l'ensemble des cours théoriques, des exercices pratiques, y compris de simulation, et des formations sur position nécessaires pour acquérir et maintenir les compétences permettant d'assurer le service du contrôle en toute sécurité, de manière ordonnée et rapide.

2. Types de formation des contrôleurs de la circulation aérienne

- a) La formation des contrôleurs de la circulation aérienne se décline selon les types suivants:
1. la formation initiale, donnant lieu à la délivrance d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire ou à la délivrance d'une qualification supplémentaire et, le cas échéant, d'une mention de qualification, comprenant:
 - i. un «basic training», formation théorique et pratique destinée à transmettre les connaissances fondamentales et les compétences pratiques liées aux procédures opérationnelles de base ;
 - ii. une «formation à la qualification», formation théorique et pratique destinée à transmettre les connaissances et les compétences pratiques liées à une qualification spécifique et, le cas échéant, à une mention de qualification ;
 2. la formation en unité, donnant lieu à la délivrance d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne, à la délivrance d'une mention de qualification, à la validation de qualification(s) ou de mention(s) de qualification(s), et/ou à la délivrance ou au renouvellement d'une mention d'unité. Elle comporte les phases suivantes:
 - i. une phase de formation de transition, principalement destinée à transmettre les connaissances et la compréhension des procédures opérationnelles spécifiques à un site et des aspects spécifiques à certaines tâches ; et
 - ii. une phase de formation sur position(O.J.T), qui correspond à la phase finale de la formation en unité durant laquelle les tâches courantes et les compétences associées acquises précédemment sont intégrées en pratique, sous la supervision d'un instructeur sur position qualifié, sur trafic réel ;
 - iii. outre les points i) et ii), en ce qui concerne la/les mention(s) d'unité nécessitant la gestion de situations de trafic complexes et denses, une phase de formation préparatoire à la formation sur position («pré-OJT») s'impose, afin de renforcer les tâches courantes et les compétences associées acquises précédemment et de préparer les situations de trafic réel susceptibles de survenir dans cette unité ;
 3. la formation continue, destinée à maintenir la validité des mentions de la licence, qui comporte:
 - i. la formation de maintien de compétences ;
 - ii. la formation d'adaptation dans le cadre d'un changement, si nécessaire.
- b) Outre les types de formation indiqués au point a), les contrôleurs de la circulation aérienne peuvent entreprendre les types de formation suivants:
1. la formation des instructeurs pratiques, donnant lieu à la délivrance, à la prorogation ou au renouvellement d'une mention OJTI ou STDI ;
 2. la formation d'examineur pratique, donnant lieu à la délivrance, à la prorogation ou au renouvellement d'une mention d'examineur pratique.

3. Programmes de «basic training» et de formation à la qualification

- a) Le «basic training» et la formation à la qualification peuvent être dispensés séparément ou d'un bloc.
- b) Les programmes de «basic training» et de formation à la qualification ou un programme de formation initiale intégré doivent être élaborés et dispensés par les organismes de formation et approuvés par l'autorité compétente.



- c) Lorsque la formation initiale est dispensée sous forme de programme intégré, il convient de différencier distinctement les examens théoriques et pratiques applicables: 1) au «basic training» ; et 2) à chaque formation à la qualification.
- d) La validation de la formation initiale, ou de la formation à la qualification pour la délivrance d'une qualification supplémentaire, doit être prouvée au moyen d'un certificat délivré par l'organisme de formation.
- e) La validation du «basic training» doit être prouvée au moyen d'un certificat délivré par l'organisme de formation sur demande du candidat.
 - 3.1. Examens théoriques et pratiques du «basic training»
- a) Les programmes de «basic training» doivent comprendre un/des examen(s) théorique(s) et pratique(s).
- b) L'évaluation des objectifs de performance doit être effectuée sur un outil de simulation spécifique ou un simulateur.
- c) Un candidat sera réputé reçu à un examen pratique s'il a régulièrement produit les performances requises et démontré le comportement adéquat pour assurer en toute sécurité les services de contrôle de la circulation aérienne.

4. Objectifs de performance du «basic training»

L'examen pratique doit inclure l'évaluation des objectifs de performance suivants:

- a) contrôle et utilisation de l'équipement de la position de travail ;
- b) développement et maintien de la perception des situations par la surveillance de la circulation et l'identification des aéronefs, s'il y a lieu ;
- c) surveillance et mise à jour des écrans affichant les données de vol ;
- d) maintien d'une écoute continue de la fréquence appropriée ;
- e) délivrance des autorisations, instructions et informations appropriées aux aéronefs en circulation ;
- f) utilisation de la phraséologie agréée ;
- g) communication efficace ;
- h) application de séparation ;
- i) application de coordination selon les besoins ;
- j) application des procédures indiquées pour l'espace aérien simulé ;
- k) détection de risques de conflit entre les aéronefs ;
- l) évaluation du caractère prioritaire des actions ;
- m) sélection des méthodes de séparation appropriées.

5. Examens théoriques et pratiques de la formation à la qualification

- a) Les programmes de formation à la qualification doivent intégrer un/des examen(s) pratique(s) et théorique(s).
- b) Un candidat sera réputé reçu à un examen théorique s'il obtient au moins 75 % des points alloués à cet examen.
- c) L'examen pratique doit reposer sur les objectifs de performance de la formation à la qualification.
- d) L'examen pratique doit être effectué sur un simulateur.
- e) Un candidat sera réputé reçu à un examen pratique s'il a régulièrement produit les performances requises et démontré le comportement adéquat pour assurer en toute sécurité les services de contrôle de la circulation aérienne.

6. Objectifs de performance de la formation à la qualification

- a) Des objectifs de performance de la formation à la qualification et des tâches des objectifs de performance doivent être définis pour chaque programme de formation à la qualification.
- b) Les objectifs de performance de la formation à la qualification doivent imposer au candidat de :
 - 1. démontrer sa capacité à gérer la circulation aérienne de façon à garantir une exécution en toute sécurité, ordonnée et rapide des services ; et
 - 2. gérer les situations de trafic complexes et denses.



- c) Outre le point b), les objectifs de performance de la formation à la qualification pour les qualifications «Contrôle d'aérodrome visuel (ADV)» et «Contrôle d'aérodrome aux instruments (ADI)» doivent imposer aux candidats:
1. de gérer la charge de travail et de fournir les services de circulation aérienne dans une zone de responsabilité définie au sein de l'aérodrome ; et
 2. d'appliquer les techniques de contrôle d'aérodrome et les procédures opérationnelles à la circulation d'aérodrome.
- d) Outre le point b), les objectifs de performance de la formation à la qualification pour la qualification «Contrôle d'approche aux procédures (APP)» doivent imposer aux candidats:
1. de gérer la charge de travail et de fournir les services de circulation aérienne dans une zone de responsabilité définie pour le contrôle d'approche ; et
 2. d'assurer le service de contrôle d'approche aux procédures, d'appliquer les techniques de planification et les procédures opérationnelles à la circulation d'aéronefs à l'arrivée, au départ, en attente et en transit.
- e) Outre le point b), les objectifs de performance de la formation à la qualification pour la qualification «Contrôle d'approche de surveillance (APS)» doivent imposer aux candidats:
1. de gérer la charge de travail et de fournir les services de circulation aérienne dans une zone de responsabilité définie pour le contrôle d'approche ; et
 2. d'assurer le service de contrôle d'approche de surveillance, d'appliquer les techniques de planification et les procédures opérationnelles à la circulation d'aéronefs à l'arrivée, au départ, en attente et en transit.
- f) Outre le point b), les objectifs de performance de la formation à la qualification pour la qualification «Contrôle régional aux procédures (ACP)» doivent imposer aux candidats:
1. de gérer la charge de travail et de fournir les services de circulation aérienne dans une zone de responsabilité définie pour le contrôle régional ; et
 2. d'assurer le service de contrôle régional aux procédures, d'appliquer les techniques de planification et les procédures opérationnelles à la circulation régionale.
- g) Outre le point b), les objectifs de performance de la formation à la qualification pour la qualification «Contrôle régional de surveillance (ACS)» doivent imposer aux candidats :
1. de gérer la charge de travail et de fournir les services de circulation aérienne dans une zone de responsabilité définie pour le contrôle régional ; et
 2. d'assurer le service de contrôle régional de surveillance, d'appliquer les techniques de planification et les procédures opérationnelles à la circulation régionale.

7. Exigences applicables à la formation en unité

7.1. Composition de la formation en unité

- a) La formation en unité doit se composer des programmes de formation consacrés à chaque mention d'unité en vigueur au sein de l'unité ATC, conformément au plan de formation en unité.
- b) La formation en unité doit être développée et dispensée par des organismes de formation et approuvée par l'autorité compétente.
- c) La formation en unité doit inclure des formations portant sur les éléments suivants:
1. les procédures opérationnelles ;
 2. les aspects propres à une tâche ;
 3. les situations anormales et d'urgence ; et
 4. les facteurs humains.

7.2. Prérequis de la formation en unité

Seules peuvent débiter une formation en unité les personnes titulaires:

- a. d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire avec la qualification appropriée et, s'il y a lieu, la mention de qualification appropriée ; ou
- b. d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne avec la qualification appropriée et, s'il y a lieu, la mention de qualification appropriée.

7.3. Plan de formation en unité

- a. Un plan de formation en unité doit être mis en place par l'organisme de formation pour chaque unité ATC et approuvé par l'autorité compétente.
- b. Le plan de formation en unité doit comprendre au moins:
 1. les qualifications et mentions faisant l'objet de la formation ;
 2. la structure de la formation en unité ;



3. la liste des formations en unité ;
4. la procédure d'exécution d'une formation en unité ;
5. les méthodes de formation ;
6. la durée minimale des formations en unité ;
7. la procédure d'adaptation des formations en unité pour tenir compte des qualifications et/ou mentions de qualifications acquises et de l'expérience des candidats, le cas échéant ;
8. les procédures de vérification des connaissances théoriques et de la compréhension, y compris le nombre, la fréquence et le type ainsi que les notes de réussite aux examens, qui doivent correspondre à au moins 75 % des points alloués à ces examens théoriques ;
9. les procédures d'évaluation, y compris le nombre et la fréquence des examens pratiques ;
10. les qualifications, rôles et responsabilités du personnel de formation ;
11. la procédure d'arrêt de la formation ;
12. la procédure de recours ;
13. l'identification des pièces à conserver concernant la formation en unité ;
14. une liste des situations anormales et d'urgence identifiées et propres à chaque mention d'unité ;
14. la procédure et les motifs de révision et de modification du plan de formation en unité et de soumission dudit plan à l'autorité compétente. Le plan de formation en unité fera l'objet d'une révision au moins une fois tous les trois ans.

7.4. Formations en unité

- a. Une formation en unité doit être la combinaison des phases de formation en unité appropriées pour la délivrance ou le renouvellement d'une mention d'unité dans la licence. Chaque formation doit inclure:
 1. une phase de formation de transition ;
 2. une phase de formation sur position. Une phase de formation préparatoire à la formation sur position («pré-OJT») doit être incluse si nécessaire.
- b. Les phases de formation en unité visées au point a) doivent être dispensées séparément ou sous forme intégrée.
- c. Les formations en unité doivent définir le programme et les objectifs de performance et doivent être dispensées en application du plan de formation en unité.
- d. Les formations en unité comprenant une formation applicable aux mentions de qualifications doivent être complétées par une formation supplémentaire permettant l'acquisition des compétences associées à la mention de qualification concernée.
- e. La formation destinée à l'obtention d'une mention de qualification autre que celle stipulée au point a) 2), comprend les sujets, les objectifs propres aux sujets, les matières et les sous-matières élaborés par l'organisme de formation et approuvés dans le cadre du programme de formation.
- f. Les formations en unité entreprises à l'issue d'un échange de licences doivent être adaptées de façon à intégrer les éléments de formation initiale propres au bloc d'espace aérien fonctionnel ou à l'environnement national.

7.5. Examens pratiques pendant la formation en unité

- a. L'examen pratique du candidat doit être effectué au moins une fois, dans l'environnement opérationnel et en conditions opérationnelles normales, à l'issue de la formation sur position.
- b. Si la formation en unité comporte une phase de formation préparatoire à la formation sur position («pré-OJT»), les compétences du candidat seront évaluées au moins une fois sur un outil de simulation à l'issue de cette phase.
- c. Nonobstant le point a), un outil de simulation peut être utilisé pendant un examen pratique de mention d'unité afin de démontrer l'application de procédures enseignées mais non rencontrées dans l'environnement opérationnel pendant l'examen pratique.

8. Exigences applicables à la formation continue

8.1. Formation de maintien de compétences

- a. Les programmes de formation de maintien de compétences doivent être élaborés et dispensés par des organismes de formation approuvés par l'autorité compétente.
- b. Les formations de maintien de compétences doivent être conçues de façon à réviser, à renforcer ou à améliorer les connaissances et compétences existantes des contrôleurs de la circulation aérienne, afin d'assurer les services de contrôle en toute sécurité, de manière ordonnée et rapide, et doivent au moins inclure:



1. une formation aux pratiques et aux procédures standard, en utilisant une phraséologie agréée et une communication efficace ;
 2. une formation sur les situations anormales et d'urgence, en utilisant une phraséologie agréée et une communication efficace ;
 3. une formation sur les facteurs humains. Un programme doit être élaboré pour la formation de maintien de compétences et, dans le cas où un sujet est destiné à remettre à niveau les compétences des contrôleurs de la circulation aérienne, des objectifs de performance doivent également être définis.
 - 8.2. Formation d'adaptation dans le cadre d'un changement
- a. Des programmes de formation d'adaptation dans le cadre d'un changement doivent être élaborés et dispensés par des organismes de formation approuvés par l'Autorité.
 - b. La formation d'adaptation dans le cadre d'un changement doit être destinée à inculquer les connaissances et compétences appropriées pour faire face à un changement intervenant dans l'environnement opérationnel, et doit être dispensée par des organismes de formation lorsque l'étude de sécurité conclut au caractère nécessaire de cette formation.
 - c. Les programmes de formation d'adaptation dans le cadre d'un changement doivent inclure l'élaboration:
 1. de la méthode de formation appropriée et la durée du cours, en tenant compte de la nature et de l'ampleur du changement ; et
 2. des méthodes d'examen théorique ou pratique applicables à la formation d'adaptation dans le cadre d'un changement.
 - d. La formation d'adaptation dans le cadre d'un changement doit être dispensée avant que les contrôleurs de la circulation aérienne n'exercent les privilèges de leur licence dans l'environnement opérationnel modifié.



APPENDICE 9 : EXIGENCES RELATIVES AUX INSTRUCTEURS ET EXAMINATEURS DU CONTROLE AERIEN.

1. Instructeurs théoriques

- a. Les formations théoriques doivent uniquement être dispensées par des instructeurs dûment qualifiés.
- b. Un instructeur théorique est réputé dûment qualifié lorsqu'il:
 1. est titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne, et/ou d'une qualification professionnelle appropriée pour la discipline enseignée, et/ou a démontré à l'organisme de formation sa maîtrise des connaissances et une expérience appropriées ;
 2. a démontré à l'organisme de formation ses aptitudes pédagogiques.

2. Instructeurs pratiques

Une personne est autorisée à dispenser une formation pratique uniquement si elle détient une licence de contrôleur de la circulation aérienne accompagnée de la mention d'instructeur sur position (OJTI) ou de la mention d'instructeur simulateur (STDI).

3. Privilèges de l'instructeur sur position (OJTI)

- a. Les titulaires d'une mention OJTI sont autorisés à dispenser des formations pratiques et à superviser ces formations sur des positions de travail opérationnelles pour lesquelles ils détiennent une mention d'unité valide et sur outils de simulation en fonction des qualifications détenues.
- b. Les titulaires d'une mention OJTI sont autorisés à exercer les privilèges de cette mention uniquement s'ils ont:
 1. exercé pendant au moins deux ans les privilèges de la qualification dans laquelle ils vont instruire ;
 2. exercé, pendant les six mois précédents au minimum, le privilège de la mention d'unité valide sur laquelle ils vont instruire ;
 3. exercé leurs compétences pédagogiques dans le domaine dans lequel ils vont instruire.
- c. La période de deux ans visée au point b) 1) peut être réduite à un an minimum par l'Autorité sur demande de l'organisme de formation.

4. Demande de mention d'instructeur sur position

Les candidats à la délivrance d'une mention OJTI doivent:

- a. être titulaires d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne avec une mention d'unité valide ;
- b. avoir exercé les privilèges de la licence de contrôleur de la circulation aérienne pendant une période d'au moins deux ans qui précède immédiatement la demande. Cette période de deux ans peut être réduite à un an minimum par l'Autorité sur demande de l'organisme de formation ; et
- c. moins d'un an avant la demande, avoir suivi avec succès une formation aux compétences pédagogiques pratiques, pendant laquelle les connaissances nécessaires et les compétences pédagogiques sont enseignées et évaluées de manière appropriée.

5. Privilèges de l'instructeur simulateur (STDI).

- a. Les titulaires d'une mention STDI sont autorisés à dispenser des formations pratiques sur des outils de simulation:
 1. pour les sujets de nature pratique dans le cadre d'une formation initiale ;
 2. pour les formations en unité autres que la formation sur position (OJT) ; et
 3. pour les formations continues. Lorsque le STDI dispense une formation préparatoire à la formation OJT, il doit être ou avoir été titulaire de la mention d'unité correspondante.
- b. Les titulaires d'une mention STDI sont autorisés à exercer les privilèges de cette mention uniquement s'ils ont:
 1. au moins deux ans d'expérience dans la qualification dans laquelle ils vont instruire ;



2. démontré leur connaissance des pratiques opérationnelles en vigueur ;
3. exercé leurs compétences pédagogiques dans le domaine dans lequel ils vont instruire.
- c. Nonobstant le point b) 1):
 1. en ce qui concerne le «basic training», la détention de n'importe quelle qualification est suffisante ;
 2. en ce qui concerne la formation à la qualification, la formation peut être dispensée, pour des tâches opérationnelles spécifiques et déterminées, par un STDI détenant une qualification pertinente au regard de ces tâches opérationnelles spécifiques et déterminées.

6. Demande de mention d'instructeur simulateur

Les candidats à la délivrance d'une mention STDI doivent:

- a. avoir exercé les privilèges de la licence de contrôleur de la circulation aérienne dans n'importe quelle qualification pendant au moins deux ans ; et
- b. moins d'un an avant la demande, avoir suivi avec succès une formation aux compétences pédagogiques pratiques, pendant laquelle les connaissances nécessaires et compétences pédagogiques sont enseignées et évaluées de manière appropriée.

7. Privilèges des examinateurs pratiques

- a. Une personne est autorisée à conduire des examens pratiques uniquement si elle est titulaire d'une mention d'examineur pratique.
- b. Les titulaires d'une mention d'examineur pratique sont autorisés à conduire des examens pratiques:
 1. pendant une formation initiale pour la délivrance d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire ou la délivrance d'une nouvelle qualification et/ou d'une nouvelle mention de qualification, le cas échéant ;
 2. des contrôleurs de la circulation aérienne stagiaires pour la délivrance d'une mention d'unité et de mentions de qualifications, le cas échéant ;
 3. des contrôleurs de la circulation aérienne pour la délivrance d'une mention d'unité et de mentions de qualifications, le cas échéant, ainsi que pour la prorogation et le renouvellement d'une mention d'unité ;
 4. des instructeurs pratiques ou candidats examinateurs pratiques sous réserve de satisfaire aux exigences des points d) 2) à 4).
- c. Les titulaires d'une mention d'examineur pratique sont autorisés à exercer les privilèges de cette mention uniquement s'ils ont :
 1. au moins deux ans d'expérience dans la qualification et la/les mention(s) de qualification dans laquelle ils vont évaluer ; et
 2. démontré leur connaissance des pratiques opérationnelles en vigueur.
- d. Outre les exigences exposées au point c), les titulaires d'une mention d'examineur pratique sont autorisés à exercer les privilèges de cette mention seulement:
 1. pour les examens pratiques donnant lieu à la délivrance, à la prorogation et au renouvellement d'une mention d'unité, s'ils détiennent également la mention d'unité associée à l'examen pratique depuis une période immédiatement précédente d'au moins un an ;
 2. pour évaluer les compétences d'un candidat à la délivrance ou au renouvellement d'une mention STDI, s'ils sont titulaires d'une mention STDI ou OJTI et ont exercé les privilèges de cette mention pendant au moins trois ans ;
 3. pour évaluer les compétences d'un candidat à la délivrance ou au renouvellement d'une mention OJTI, s'ils sont titulaires d'une mention OJTI et ont exercé les privilèges de cette mention pendant au moins trois ans ;
 4. pour évaluer les compétences d'un candidat à la délivrance ou au renouvellement d'une mention d'examineur pratique, s'ils ont exercé les privilèges de la mention d'examineur pratique pendant au moins trois ans.
- e. Lors d'un examen pratique visant à délivrer ou renouveler une mention d'unité, et afin de garantir la supervision de la position de travail opérationnelle, l'examineur pratique doit également détenir une mention OJTI, ou, à défaut, un OJTI détenant la mention d'unité valide associée à l'examen pratique, doit être présent.



8. Demande de mention d'examineur pratique

Les candidats à la délivrance d'une mention d'examineur pratique doivent:

- a. avoir exercé les privilèges d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne pendant au moins deux ans ; et
- b. moins d'un an avant la demande, avoir suivi avec succès une formation d'examineur pratique, comprenant l'enseignement et l'évaluation appropriée des connaissances et aptitudes requises au moyen de méthodes théoriques et pratiques.

9. Agrément d'examineur pratique temporaire

- a. Lorsqu'il s'avère impossible de satisfaire à l'exigence stipulée au point 2.1, point d) 1), l'Autorité peut autoriser les titulaires d'une mention d'examineur pratique délivrée conformément au point 2.2 à conduire les examens pratiques visés au point 2.1 , points b) 3) et 4), pour faire face à des situations exceptionnelles ou pour garantir l'indépendance de l'examen pratique, à condition qu'il soit satisfait aux exigences établies aux points b) et c).
- b. Pour faire face à des situations exceptionnelles, le titulaire de la mention d'examineur pratique doit également détenir une mention d'unité avec la qualification associée et, le cas échéant, une mention de qualification, pertinentes à l'examen pratique, et ce depuis au moins un an. L'agrément est limité aux examens pratiques requis pour faire face à des situations exceptionnelles et ne saurait aller au-delà d'un an ou de la durée de validité de la mention d'examineur pratique délivrée conformément au point 2.2, au premier des termes échu.
- c. Pour garantir l'indépendance de l'examen pratique pour des motifs récurrents, le titulaire de la mention d'évaluateur doit également détenir une mention d'unité avec la qualification associée et, le cas échéant, une mention de qualification, pertinentes pour l'examen pratique, et ce au moins depuis un an. La durée de validité de l'agrément est déterminée par l'autorité compétente mais ne saurait dépasser la durée de validité de la mention d'examineur pratique délivrée conformément au point 2.2.
- d. Aux fins de la délivrance d'un agrément d'examineur pratique temporaire pour les motifs visés aux points b) et c), l'autorité compétente peut exiger qu'une étude de sécurité soit produite par le prestataire de services de navigation aérienne.



APPENDICE 10 : LICENCE DE TECHNICIEN MAINTENANCE D'AERONEF

1. Domaine d'application

- a. Le présent appendice définit la licence de technicien de maintenance d'aéronef et établit les exigences relatives à sa demande, sa délivrance et la prorogation de sa validité.
- b. Dans la suite de cet appendice 10, l'annexe 02 désigne l'annexe 02 au RAS 01 intitulée « Programme de formation des techniciens de maintenance d'aéronef ».

2. Catégories de licence

- a. Les licences de maintenance d'aéronef comprennent les catégories suivantes:
 1. Catégorie A
 2. Catégorie B1
 3. Catégorie B2
 4. Catégorie B3
 5. Catégorie C
- b. Les catégories A et B1 sont subdivisées en sous-catégories se rapportant aux combinaisons d'avions, d'hélicoptères, de turbines et de moteurs à pistons. Ces sous-catégories sont :
 1. A1 et B1.1 Avions à turbines
 2. A2 et B1.2 Avions à moteurs à pistons
 3. A3 et B1.3 Hélicoptères à turbines
 4. A4 et B1.4 Hélicoptères à moteurs à pistons
- c. La catégorie B3 s'applique aux avions non pressurisés à moteurs à pistons ayant une masse maximale au décollage (MTOM) inférieure ou égale à 2 000 kg.

3. Groupes d'aéronefs

- a. Aux fins des qualifications sur les licences de maintenance d'aéronef, l'aéronef doit être classé dans les groupes suivants :
 1. Groupe 1: aéronefs motorisés complexes et hélicoptères multimoteurs, avions dont l'altitude d'exploitation maximale certifiée dépasse FL290, aéronefs équipés de systèmes de commandes de vol électriques et autres aéronefs nécessitant une qualification de type d'aéronef lorsque l'Autorité le requiert.
 2. Groupe 2: aéronefs autres que ceux faisant partie du groupe 1, qui appartiennent aux sous-groupes suivants:
 - i. sous-groupe 2a: avions monomoteurs équipés d'un turbopropulseur,
 - ii. sous-groupe 2b: hélicoptères monomoteurs à turbines,
 - iii. sous-groupe 2c: hélicoptères monomoteurs à pistons.
 3. Groupe 3: avions à moteurs à pistons autres que ceux faisant partie du groupe 1.

4. Prérogatives

- a. Les prérogatives suivantes s'appliquent:
 1. Une licence de technicien de maintenance d'aéronef de catégorie A autorise son titulaire à délivrer des certificats d'autorisation de remise en service après des opérations d'entretien en ligne programmées mineures et des rectifications de défauts simples dans les limites des tâches mentionnées spécifiquement sur l'habilitation de certification. Les prérogatives de certification doivent être limitées aux travaux que le titulaire de la licence a personnellement effectués dans l'organisme de maintenance qui a délivré l'habilitation de certification.
 2. Une licence de technicien de maintenance d'aéronef de catégorie B1 autorise son titulaire à délivrer des certificats d'autorisation de remise en service et à agir en tant que personnel de soutien B1 à la suite de :
 - i. des travaux d'entretien effectués sur la structure, la motorisation et les systèmes mécaniques et électriques de l'aéronef,
 - ii. des travaux sur les systèmes avioniques n'exigeant que des tests simples pour démontrer leur bon fonctionnement et ne nécessitant pas de recherche des pannes. La catégorie B1 inclut la sous-catégorie A correspondante.



3. Une licence de technicien de maintenance d'aéronef de catégorie B2 autorise son titulaire:
 - i. à délivrer des certificats d'autorisation de remise en service et à agir en tant que personnel de soutien B2 à la suite:
 - ii. des travaux d'entretien effectués sur les systèmes avioniques et électriques, et
 - iii. des tâches électriques et avioniques dans les systèmes de motorisation et mécaniques n'exigeant que des tests simples pour démontrer leur bon fonctionnement, et
 - iv. à délivrer des certificats d'autorisation de remise en service après des opérations d'entretien en ligne programmées mineures et des rectifications de défauts simples dans les limites des tâches mentionnées spécifiquement sur l'habilitation de certification. Cette prérogative de certification doit être limitée aux travaux que le titulaire de la licence a personnellement effectués dans l'organisme de maintenance qui a délivré l'habilitation de certification et limitée aux qualifications déjà mentionnées dans la licence B2.
4. La licence de catégorie B2 n'inclut aucune des sous-catégories A.
5. Une licence de technicien de maintenance d'aéronef de catégorie B3 autorise son titulaire à délivrer des certificats d'autorisation de remise en service et à agir en tant que personnel de soutien B3 pour:
 - i. des travaux d'entretien effectués sur la structure, la motorisation et les systèmes mécaniques et électriques de l'avion,
 - ii. des travaux sur les systèmes avioniques n'exigeant que des tests simples pour démontrer leur bon fonctionnement et ne nécessitant pas de recherche des pannes.
6. Une licence de technicien de maintenance d'aéronef de catégorie C autorise son titulaire à délivrer des certificats d'autorisation de remise en service après des opérations d'entretien en base pour les aéronefs. Les prérogatives s'appliquent à l'aéronef dans son intégralité.
- b. Le titulaire d'une licence de technicien de maintenance d'aéronef ne peut exercer ses prérogatives qu'à condition :
 1. d'être en conformité avec les spécifications concernées ; et
 2. qu'il ou elle ait, dans la période de deux ans qui précède, soit eu six mois d'expérience d'entretien conformément aux prérogatives accordées par la licence de technicien de maintenance d'aéronef, soit satisfait aux dispositions relatives à l'octroi des prérogatives appropriées ; et
 3. qu'il ou elle ait la compétence appropriée pour certifier l'entretien sur l'aéronef correspondant ; et
 4. qu'il ou elle soit capable de lire, écrire et s'exprimer à un niveau compréhensible dans la (les) langue(s) de la documentation technique et des procédures nécessaires à la délivrance du certificat de remise en service.

5. Demande relative à une licence de technicien de maintenance

- a. Une demande de licence de technicien de maintenance d'aéronef ou de modification d'une telle licence doit être soumise dans une forme et manière établies par l'Autorité et conformément aux chapitres 6 à 11 du présent appendice.
- b. En plus des documents requis, le demandeur pour des catégories ou des sous-catégories de base supplémentaires à une licence de technicien de maintenance d'aéronef doit soumettre à l'Autorité sa licence de technicien de maintenance d'aéronef d'origine en vigueur.
- c. Chaque demande doit être appuyée par une documentation permettant de démontrer la conformité aux exigences applicables en matière de connaissances théoriques, de formation pratique et d'expérience au moment de la demande.

6. Délivrance initiale

- a. L'Autorité ne délivre une licence de technicien de maintenance d'aéronef à un candidat que si celui montre qu'il peut assurer avec compétence les fonctions correspondant aux privilèges à octroyer et qu'il satisfait aux exigences relatives:
 1. à l'âge ;



2. aux connaissances de base ; et
3. à l'expérience de base.

6.1. Âge

Tout demandeur d'une licence de technicien de maintenance d'aéronef doit être âgé de 18 ans révolus.

6.2. Connaissance de base

- a. Nonobstant qu'une formation homologuée ne soit pas exigée, le demandeur d'une licence de technicien de maintenance de catégorie A et/ou B doit démontrer par un examen qu'il possède un niveau acceptable de connaissances sur les modules appropriés conformément à l'annexe 02. L'examen doit être conduit soit par un organisme de formation agréé tel que défini dans l'appendice 02 du RAS 01, soit par l'autorité.
- b. Les examens doivent être réussis dans les dix (10) années qui précèdent la demande d'une licence de technicien de maintenance d'aéronef.

6.3. Expérience de base

6.3.1. Pour les catégories A et B

- a. La durée d'expérience de base requise est déterminée en fonction de la formation reçue et de la sous-catégorie souhaitée.
- b. L'expérience devra avoir été réalisée dans les 10 années précédant la demande. Il sera obligatoire de démontrer au moins six (06) mois d'expérience dans les vingt-quatre mois précédant la demande.

6.3.1.1. Formation de base complète

- a. Est réputée être une formation de base complète toute formation remplissant les exigences suivantes :
 - i. réalisée dans un organisme de formation agréé tel que défini dans l'appendice 02 au RAS 01 ;
 - ii. est conforme à l'annexe 02 au RAS 01 ;
 - iii. est en adéquation avec la catégorie demandée.
 - iv. fait l'objet d'un certificat de reconnaissance délivré par l'organisme de formation agréé avec la mention « Formation de base »
- b. Tout demandeur d'une licence de maintenance d'aéronef, ayant suivi avec succès une formation de base complète, doit avoir acquis :
 - i. un (01) an d'expérience pour les catégories A et B3 ou les sous-catégories B1.2 et B1.4 ;
 - ii. deux (02) ans d'expérience pour la catégorie B2 ou les sous-catégories B1.1 et B1.3.

6.3.1.2. Formation technique appropriée

- a. Est réputée être une formation technique appropriée toute formation considérée comme acceptable par l'Autorité en tant qu'ouvrier qualifié, dans un contexte technique.
- b. Tout demandeur d'une licence de maintenance d'aéronef, ayant suivi avec succès une formation technique appropriée, doit avoir acquis :
 - i. deux (02) ans d'expérience pour les catégories A et B3 ou les sous-catégories B1.2 et B1.4 ;
 - ii. trois (03) ans d'expérience pour la catégorie B2 ou les sous-catégories B1.1 et B1.3.

6.3.1.3. Sans formation de base complète et sans formation technique appropriée

- a. En plus des conditions d'âge et de connaissance de base définies aux points 6.1 et 6.2 ci-dessus, tout demandeur d'une licence de technicien de maintenance d'aéronef, n'ayant suivi ni la formation de base complète ni la formation technique appropriée, doit avoir acquis :
 - i. trois (03) ans d'expérience pour les catégories A et B3 ou les sous-catégories B1.2 et B1.4 ;
 - ii. cinq (05) ans d'expérience pour la catégorie B2 ou les sous-catégories B1.1 et B1.3.

6.3.2. Pour la catégorie C

- a. En ce qui concerne les aéronefs lourds au sens du RAS 08 - Navigabilité des aéronefs, tout demandeur d'une licence de technicien de maintenance d'aéronef doit avoir acquis :
 - i. trois (03) ans d'expérience en exerçant les prérogatives de la catégorie B1.1, B1.3 ou B2 sur des aéronefs lourds ou en tant que personnel de soutien B1.1, B1.3 ou B2, ou une combinaison des deux ; ou



- ii. cinq (05) ans d'expérience en exerçant les prérogatives de la catégorie B1.2 ou B1.4 sur des aéronefs lourds ou en tant que personnel de soutien, ou une combinaison des deux ; ou
 - iii. trois (03) ans d'expérience de travail dans un environnement d'entretien d'aéronefs civils sur une sélection représentative de travaux directement liés à l'entretien d'aéronefs, y compris six mois d'observation de travaux d'entretien en base, pour la catégorie C par la voie des études, pour un titulaire d'un diplôme dans une discipline technique d'une université ou d'un établissement d'enseignement supérieur accepté par l'Autorité.
- b. En ce qui concerne les aéronefs non lourds au sens du RAS 08 - Navigabilité des aéronefs, tout demandeur d'une licence de technicien de maintenance d'aéronef doit avoir acquis :
- i. trois (03) ans d'expérience en exerçant les prérogatives de la catégorie B1 ou B2 sur des aéronefs non lourds ou en tant que personnel de soutien, ou une combinaison des deux ; ou
 - ii. trois (03) ans d'expérience de travail dans un environnement d'entretien d'aéronefs civils sur une sélection représentative de travaux directement liés à l'entretien d'aéronefs, y compris six mois d'observation de travaux d'entretien en base, pour la catégorie C par la voie des études, pour un titulaire d'un diplôme dans une discipline technique d'une université ou d'un établissement d'enseignement supérieur accepté par l'Autorité.

7. Prorogation de la validité de la licence

- a. La licence de technicien de maintenance d'aéronef est valable pendant cinq (05) ans.
- b. Toute prérogative de certification basée sur une licence de maintenance d'aéronef perd sa validité dès que la licence de maintenance d'aéronef est devenue caduque.
- c. La licence de technicien de maintenance d'aéronef est valable uniquement lorsqu'elle est délivrée et/ou modifiée par l'Autorité et lorsque le titulaire a signé le document.
- d. La demande de prorogation doit être faite entre trois (03) mois et un (01) mois avant la date d'expiration de la licence.
- e. L'Autorité ne proroge la validité d'une licence que si les informations contenues dans la licence sont les mêmes que celles contenues dans ses enregistrements et que le demandeur justifie au moins six (06) mois d'expérience pratique dans les vingt-quatre (24) mois qui précèdent la demande, en ayant exercé les prérogatives de sa licence.

8. Renouvellement de la licence

- a. Le titulaire d'une licence de technicien de maintenance d'aéronef expirée peut toujours demander un renouvellement selon la procédure établie par l'Autorité.
- b. Toutefois, l'Autorité ne renouvelle une licence de technicien de maintenance d'aéronef, expirée depuis plus de dix (10) ans, que si le candidat satisfait aux exigences de délivrance initiale d'une licence.

9. Retrait, Suspension ou limitation de la licence

- a. L'Autorité suspend, limite ou retire, selon le cas, la licence de technicien de maintenance d'aéronef lorsqu'elle a identifié un problème de sécurité ou si elle a la preuve claire que la personne a effectué ou participé à une ou plusieurs des activités suivantes:
 - i. avoir obtenu la licence de technicien de maintenance d'aéronef et/ou des prérogatives de certification par falsification des preuves documentaires ;
 - ii. ne pas avoir exécuté un entretien demandé et n'en avoir pas rendu compte à l'organisme ou à la personne qui a demandé l'entretien ;
 - iii. ne pas avoir exécuté l'entretien requis résultant de sa propre inspection et n'en avoir pas rendu compte à l'organisme ou à la personne pour lequel ou laquelle il avait été prévu d'effectuer l'entretien ;
 - iv. avoir fait preuve d'entretien négligent ;
 - v. avoir falsifié l'enregistrement de l'entretien ;
 - vi. avoir délivré un certificat de remise en service en sachant que l'entretien spécifié sur le certificat de remise en service n'a pas été effectué ou sans vérifier qu'un tel entretien a été réalisé ;



- vii. avoir procédé à la réalisation de l'entretien ou à la délivrance d'un certificat de remise en service sous l'emprise de l'alcool ou de la drogue ;
- viii. avoir délivré un certificat de remise en service sans qu'il y ait conformité avec le RAS 08 Navigabilité des aéronefs ou avec le présent appendice.

10. Extension de la licence

10.1. Pour les catégories A et B

- a. Tout détenteur d'une licence de technicien de maintenance d'aéronef désirant étendre sa licence à une sous-catégorie donnée doit :
 - i. acquérir les connaissances de base en validant au minimum les modules de passage entre la catégorie/sous-catégorie détenue et celle désirée,
 - ii. acquérir l'expérience requise et appropriée à la catégorie/sous-catégorie désirée.
- #### 10.1.1. Connaissance de base
- a. Les modules à valider sont définis dans le tableau 01 de ce présent appendice.
 - b. La validation se fait en passant l'examen adéquat conduit soit par un organisme de formation agréé conformément à l'appendice 02 du RAS 01 soit par l'Autorité.
- #### 10.1.2. Expérience de base
- a. La durée de l'expérience à acquérir est définie dans le tableau 01 de ce présent appendice.
 - b. La durée requise sera réduite de 50% si le postulant a suivi le (les) cours dans un organisme de formation agréé conformément à l'appendice 02 du RAS 01.



Tableau 01: Modules de bases/Expérience nécessaires pour l'extension de la licence

A De	A1	A2	A3	A4	B1.1	B1.2	B1.3	B1.4	B2	B3
A1		6 mois Module 16	6 mois Module 12	6 mois Modules 12 et 16	2 ans Tous les modules	6 mois Tous les modules	2 ans Tous les modules	1 an Tous les modules	2 ans Tous les modules	6 mois Tous les modules sauf 2, 3 et 8
A2	6 mois Modules 11A et 15		6 mois Modules 12 et 15	6 mois Module 12	2 ans Tous les modules	6 mois Tous les modules	2 ans Tous les modules	1 an Tous les modules	2 ans Tous les modules	6 mois Tous les modules sauf 2, 3 et 8
A3	6 mois Modules 11A et 17A	6 mois Modules 11B, 16 et 17A		6 mois Module 16	2 ans Tous les modules	1 an Tous les modules	2 ans Tous les modules	6 mois Tous les modules	2 ans Tous les modules	1 an Tous les modules sauf 2, 3 et 8
A4	6 mois Modules 11A 15 et 17A	6 mois Modules 11B et 17A	6 mois Module 15		2 ans Tous les modules	1 an Tous les modules	2 ans Tous les modules	6 mois Tous les modules	2 ans Tous les modules	1 an Tous les modules sauf 2, 3 et 8
B1.1	aucune	6 mois Module 16	6 mois Module 12	6 mois Modules 12 et 16		6 mois Module 16	6 mois Module 12	6 mois Modules 12 et 16	1 an Modules 4, 5 et 13	6 mois Module 16
B1.2	6 mois Modules 11A et 15	aucune	6 mois Module 12 et 15	6 mois Module 12	2 ans Modules 5, 11A et 15		2 ans Modules 12 et 15	6 mois Module 12	2 ans Modules 4, 5, 13 et 14	aucune
B1.3	6 mois Modules 11A et 17A	6 mois Modules 11B, 16 et 17A	aucune	6 mois Module 16	6 mois Modules 11A et 17A	6 mois Modules 11B, 16 et 17A		6 mois Module 16	1 an Modules 4, 5 et 13	6 mois Modules 11C, 16 et 17B
B1.4	6 mois Modules 11A, 15 et 17A	6 mois Modules 11B et 17A	6 mois Module 15	aucune	2 ans Modules 11A, 15 et 17A	6 mois Modules 11B et 17A	2 ans Modules 5 et 15		2 ans Modules 4, 5, 13 et 14	6 mois Modules 11C et 17B
B2	6 mois Modules 6, 7A, 15 et 17A	6 mois Modules 6, 7A, 16 et 17A	6 mois Modules 2, 6, 7A, 12 et 15	6 mois Modules 2, 6, 7A, 12 et 16	1 an Modules 2, 6, 7A, 11A, 15 et 17A	1 an Modules 2, 6, 7A, 11B 16 et 17A	1 an Modules 2, 6, 7A, 12 et 15	1 an Modules 2, 6, 7A, 12 et 16		1 an Modules 2, 6, 7B, 11C, 16 et 17B
B3	6 mois Modules 7A, 9A, 11A et 15	Aucune Modules 7A, 9A, 11B	6 mois Modules, 7A, 9A, 12 et 15	6 mois Modules 7A, 9A, et 12	2 ans Tous les modules	6 mois Tous les modules	2 ans Tous les modules	1 an Tous les modules	2 ans Tous les modules	



11. Ajout d'une qualification

- a. Pour qu'un titulaire d'une licence de maintenance d'aéronef soit habilité à exercer des prérogatives de certification sur un type d'aéronef spécifique, une qualification de type de cet aéronef et/ou une qualification de type groupe (ou sous-groupe) englobant l'aéronef concerné doit (doivent) être avalisée(s) sur sa licence.

11.1. Répartition des qualifications d'aéronefs par catégorie

11.1.1. Catégories B1/B2/C

- a. Les qualifications d'aéronef concernées sont les suivantes:
1. Pour les aéronefs du groupe 1: la qualification de type d'aéronef ;
 2. Pour les aéronefs du groupe 2:
 - i. la qualification de type d'aéronef ; ou
 - ii. la qualification de sous-groupe constructeur ; ou
 - iii. la qualification de sous-groupe complet ;
 3. Pour les aéronefs du groupe 3:
 - i. la qualification de type d'aéronef ; ou
 - ii. la qualification de groupe complet.

11.1.2. Catégorie B3

Pour la catégorie B3, La qualification concernée est : avions non pressurisés à moteurs à pistons ayant une MTOM inférieure ou égale à 2 000 kg.

11.1.3. Catégorie A

Pour la catégorie A, aucune qualification n'est requise sous réserve de se conformer au point 145.4.3 de l'annexe 01 au RAS 08.

11.2. Qualification de type aéronef

- a. L'avalisation des qualifications de type d'aéronef nécessite l'accomplissement satisfaisant d'une formation au type d'aéronef de la catégorie B1, B2 ou C concernée conformément à l'annexe 02.
- b. En plus de la condition mentionnée au point 9.2.1, l'avalisation de la première qualification de type d'aéronef au sein d'une catégorie/sous-catégorie donnée nécessite l'accomplissement satisfaisant de la formation en cours d'emploi correspondante, comme décrit l'annexe 02.

11.3. Qualification de type sous-groupe constructeur

- a. Pour avaliser une qualification de type sous-groupe constructeur, les titulaires d'une licence de catégories B1 et C doivent se conformer aux exigences de qualification de type d'aéronef d'au moins deux (02) types d'aéronefs du même constructeur qui, ensemble, sont représentatifs du sous-groupe constructeur applicable.
- b. Pour avaliser une qualification de type sous-groupe constructeur, les titulaires d'une licence de catégorie B2 doivent démontrer la preuve d'une expérience pratique qui doit inclure une partie représentative des activités d'entretien relatives à la catégorie de la licence et au sous-groupe constructeur applicable.

11.4. Qualification de type sous-groupe complet

- a. Pour avaliser une qualification de type sous-groupe complet les titulaires d'une licence de catégories B1 et C doivent se conformer aux exigences de qualification de type d'aéronef d'au moins trois (03) types d'aéronefs de constructeurs différents qui, ensemble, sont représentatifs du sous-groupe complet.
- b. Pour avaliser une qualification de type sous-groupe complet les titulaires d'une licence de catégorie B2 doivent démontrer la preuve d'une expérience pratique qui doit inclure une partie représentative des activités d'entretien relatives à la catégorie de la licence et au sous-groupe complet.

11.5. Qualification de type groupe complet

- a. Pour avaliser une qualification de groupe 3 complet, les titulaires d'une licence de catégorie B1, B2 et C doivent démontrer la preuve d'une expérience pratique qui doit inclure une partie représentative des activités d'entretien relatives à la catégorie de la licence et au groupe 3.
- b. Pour la catégorie B1, sauf si le demandeur fournit des preuves d'une expérience appropriée, la qualification de groupe 3 doit faire l'objet des limitations suivantes, qui doivent être mentionnées sur la licence:
- i. avions pressurisés,
 - ii. avions avec une structure métallique,



- iii. avions avec une structure composite,
 - iv. avions avec une structure bois,
 - v. avions avec une structure en tubes métalliques recouverte de tissu.
- c. Pour avaliser une qualification de type «avions non pressurisés à moteurs à pistons ayant une MTOM inférieure ou égale à 2 000 kg», les titulaires d'une licence B3 doivent démontrer la preuve d'une expérience pratique qui doit inclure une partie représentative des activités d'entretien relatives à la catégorie de la licence.
- d. Sauf si le demandeur fournit des preuves d'une expérience appropriée, la qualification doit faire l'objet des limitations suivantes, qui doivent être mentionnées sur la licence:
- i. avions avec une structure bois,
 - ii. avions avec une structure en tubes métalliques recouverte de tissu,
 - iii. avions avec une structure métallique,
 - iv. avions avec une structure composite.

12. Limitations

- a. La catégorie de la licence et les qualifications associées sont apposées sur la licence. Le titulaire d'une licence de technicien de maintenance d'aéronef ne peut exercer que les prérogatives conférées par la licence.
- b. Les limitations indiquées sur une licence de technicien de maintenance d'aéronef constituent des exclusions des prérogatives de certification et concernent l'aéronef dans son intégralité.
- c. Pour les limitations visées aux points 9.5.2 et 9.5.4 du présent appendice, les limitations doivent être supprimées à la suite:
 - i. de la preuve d'une expérience appropriée ; ou
 - ii. d'une évaluation pratique satisfaisante effectuée soit par un organisme de formation agréé conformément à l'appendice 02 du RAS 01 soit par l'Autorité.

13. Preuves de la qualification

Sur demande d'une personne habilitée par l'Autorité, les personnels exerçant des prérogatives de certification et les personnels de soutien doivent présenter leur licence, attestant de leur qualification, dans les vingt-quatre (24) heures.



APPENDICE 11 : CONDITIONS DE DELIVRANCE DU BREVET DE SECURITE ET SAUVETAGE (BSS) ET D'ACCEPTATION D'UN BSS ETRANGER

1. Brevet de Sécurité et Sauvetage (BSS)

1.1. Modalités

- a. L'examen du BSS comprend des épreuves théoriques, une épreuve de natation et des épreuves pratiques.
- b. Toutes les épreuves sont passées en présence des examinateurs désignés par l'Autorité.
- c. Pour passer les épreuves pratiques et l'épreuve de natation, le candidat doit d'abord réussir aux épreuves théoriques.
- d. Les épreuves pratiques se font dans les installations, sur des matériels, à bord d'aéronefs ou de simulateurs d'entraînement, approuvés par l'Autorité.

1.2. Les épreuves théoriques

1. Elles portent sur la formation théorique ;
2. Elles se présentent sous forme de questionnaire à choix multiple et sont notées suivant un système de points ;
3. Un point est attribué pour la bonne réponse à une question ;
4. Aucun point n'est attribué pour une fausse réponse, pour une absence de réponse ou dans le cas de plusieurs réponses à une même question.
5. Est déclaré admis aux épreuves théoriques tout candidat ayant au minimum une moyenne de 12 sur 20 ;
6. Est autorisé à subir les épreuves orale, tout candidat ayant une moyenne comprise entre 08 et 12 ;
7. Est éliminé d'office tout candidat ayant une moyenne inférieure à 8 ;
8. Les épreuves théoriques de sécurité et sauvetage comportent 40 questions.
9. Les épreuves théoriques de secourisme, de sûreté et de marchandises dangereuses comportent chacune 20 questions

1.3. L'épreuve de natation

1. Elle est destinée à vérifier l'aisance du candidat dans l'eau.
2. Elle se déroule en bassin de 50 ou 25 mètres
3. Il faut nager 50 mètres, sans temps d'arrêt, en 2 minutes au maximum ; aucun style n'est imposé.
4. Le départ peut se faire en plongeant ou en sautant à l'eau, du bord de la piscine ou des plots.
5. En bassin de 25 mètres, au moment du demi-tour, le candidat ne doit pas poser les pieds au sol.
6. Il doit toucher le mur, mais ne doit pas s'y tenir.
7. Si l'épreuve de natation n'est pas réussie, le candidat est automatiquement éliminé.

1.4. Les épreuves pratiques

- a. Elles comportent une épreuve de sécurité et sauvetage et une épreuve de secourisme.
- b. Pour être déclaré reçu aux épreuves pratiques, le candidat doit obtenir une note supérieure ou égale à 12 sur 20.
- c. Une note inférieure à 12 sur 20 à l'une des épreuves pratiques est éliminatoire.

13.1.1. L'épreuve du gilet

- a. Le temps imparti est limité
- b. Le candidat saute à l'eau en tenant à la main le gilet plié, entouré de ses sangles.
- c. Il doit s'équiper de son gilet dans l'eau sans se tenir au bord de la piscine ni se faire aider.
- d. En cas de non fonctionnement du système de gonflage, le candidat doit utiliser les embouts buccaux.
- e. La liste minimale de matériels et équipements exigés pour l'OFA :
 - i. Gilets de sauvetage en état de marche
 - ii. Canoë de sauvetage ou autres équipements équivalents
 - iii. Piscine de 25 ou 50 m de long
 - iv. Maîtres nageurs en nombre suffisant
 - v. Chronomètre



13.1.2. Liste minimale de matériels et équipements exigés pour les épreuves de Sécurité et sauvetage :

- a. L'extinction d'un feu à l'aide d'un extincteur de type approprié (le candidat s'étant au préalable équipé d'un moyen fournissant de l'oxygène) ;
- b. L'utilisation, simulée ni nécessaire, d'un moyen de signalisation ;
- c. Le remorquage dans l'eau, sur 25 m, d'une personne munie d'un gilet de sauvetage, le candidat ayant lui-même sauté à l'eau, un gilet de sauvetage à la main et s'en étant équipé, ou l'embarquement dans un canoë ou un moyen similaire de sauvetage collectif.

13.1.3. La liste minimale de matériels et équipements exigés pour les épreuves de secourisme

La liste doit contenir au moins :

- i. Petite bande de gaz « bouchon »
- ii. Epingles de sûreté
- iii. Bande de 7 ou 10 cm
- iv. Compresses stériles
- v. Gangs jetables
- vi. Mannequin (adulte)
- vii. Mannequin (bébé)
- viii. Couverture
- ix. Masque à oxygène passager
- x. Chronomètre
- xi. Sac vomitoire
- xii. Bande de crêpe
- xiii. Compresse grasse
- xiv. Bloc de sièges avions
- xv. Ceinture de sécurité
- xvi. Sparadraps
- xvii. Emballage triangulaire
- xviii. Trousse premier secours

DUREE ET COEFFICIENT DE CHAQUE EPREUVE

Epreuves / Matières	Durée	Coefficient
Epreuves théoriques		
Sécurité et sauvetage	1h	2
Secourisme	1h	2
Sûreté	1h	1
Marchandises dangereuses	1h	1
Natation		
Epreuves Pratiques		
Sécurité et sauvetage	Non limité	2
Secourisme	Non limité	2

2. Délivrance du Brevet de Sécurité et Sauvetage (BSS)

- a. Après la publication des résultats, l'Autorité délivre un diplôme du BSS à chaque candidat déclaré admis.
- b. L'autorité peut organiser dans un délai de trois (3) mois à partir de la publication des résultats définitifs une session de rattrapage au profit des candidats ajournés.

3. CONDITIONS D'ACCEPTATION DE BREVET DE SÉCURITÉ ET SAUVETAGE (BSS) ETRANGER

- a. Le Brevet de Sécurité et Sauvetage ou tout autre certificat équivalent étranger détenu par tout postulant sénégalais peut être soumis à l'Autorité pour acceptation comme équivalent au BSS délivré au Sénégal sous les conditions suivantes :
 1. le postulant doit soumettre à l'Autorité un dossier composé :



- i. d'une demande adressée au Directeur Général ;
 - ii. de la copie originale ou duplicata du BSS ou équivalent ;
 - iii. du programme de formation du BSS ;
2. le contenu des modules théoriques et pratiques du BSS doit comprendre au moins les exigences de ceux du BSS du présent règlement ;
3. le postulant peut être autorisé à se conformer au présent règlement si ces exigences ne figurent pas au programme du BSS qu'il détient ;
4. le BSS étranger ou certificat équivalent doit être authentifié par l'Autorité de l'Aviation Civile et/ou la compagnie aérienne du pays qui l'a délivré ;
- b. le postulant dont le BSS ou certificat étranger a été accepté doit se conformer au présent règlement.



APPENDICE 12 : EXIGENCES RELATIVES AUX INSTRUCTEURS ET EXAMINATEURS DU PERSONNEL NAVIGANT DE CABINE

1. Conditions de désignation des instructeurs de personnel navigant de cabine

- a. avoir exercé la fonction de chef de cabine pendant au moins deux (02) ans ;
- b. avoir une expérience minimale de deux (2) ans sur le type d'aéronef pour lequel l'instruction sera assurée ;
- c. être proposé(e) par son employeur ;
- d. avoir suivi avec succès un stage d'instruction théorique et pratique homologué par l'autorité ;
- e. avoir sa licence en état de validité et être à jour de tous les contrôles réglementaires de compétence ; dans le cas contraire l'instructeur est restreint à instruire au sol.

2. Conditions de renouvellement de la qualification d'instructeur du personnel navigant de cabine:

Tout candidat doit :

- a. avoir effectué au moins deux instructions au sol ou en vol durant la dernière année de validité de la qualification d'instructeur de personnel navigant de cabine ;
- b. avoir suivi avec succès un stage/séminaire de recyclage accepté par l'Autorité pendant la période de validité de la qualification d'instructeur ;
- c. avoir sa licence en état de validité et être à jour des contrôles de compétence réglementaires ; dans le cas contraire l'intéressé est restreint à l'instruction au sol ;
- d. être proposé(e) par son employeur ;

3. Délivrance et renouvellement de l'autorisation d'examineur de membre d'équipage de cabine

3.1. Délivrance de l'autorisation d'examineur de membre d'équipage de cabine :

Sont nommés examinateurs de personnel navigant de cabine, les instructeurs qui ont au minimum deux (2) ans d'ancienneté en tant qu'instructeur.

3.2. Conditions de prorogation et/ou renouvellement de l'autorisation d'examineur de membre d'équipage de cabine :

Le candidat doit voir conduit au moins 2 évaluations en vol et/ou au sol dans les 12 derniers mois précédant la date d'expiration de l'agrément précédent

Validité de la qualification d'instructeur et de l'autorisation d'examineur

La qualification d'instructeur et l'autorisation d'examineur de personnel navigant de cabine sont valides pour 3 ans.



SUPPLÉMENT A. ÉCHELLE OACI D'ÉVALUATION DES COMPÉTENCES LINGUISTIQUES

NIVEAU	PRONONCIATION <i>Suppose un parler ou un accent intelligible pour la communauté aéronautique.</i>	STRUCTURE <i>Les structures grammaticales et phrastiques applicables sont déterminées par des fonctions linguistiques appropriées à la tâche.</i>	VOCABULAIRE	AISANCE	COMPRÉHENSION	INTERACTION
Expert 6	<i>Même s'il est possible qu'ils soient influencés par la langue première ou par une variante régionale, la prononciation, l'accent tonique, le rythme et l'intonation ne nuisent presque jamais à la facilité de compréhension.</i>	<i>Les structures grammaticales et phrastiques de base ainsi que les structures complexes sont toujours bien maîtrisées.</i>	<i>Possède un répertoire lexical suffisamment riche et précis pour s'exprimer efficacement sur un grand nombre de sujets familiers ou peu connus. Le vocabulaire est idiomatique, nuancé et adapté au registre.</i>	<i>Peut parler longuement de façon naturelle et sans effort. Varie le débit pour obtenir un effet stylistique, par exemple, pour insister sur un point. Utilise spontanément et correctement les marqueurs et les connecteurs du discours.</i>	<i>Comprend toujours bien dans presque tous les contextes et saisit les subtilités linguistiques et culturelles.</i>	<i>Interagit avec aisance dans presque toutes les situations. Saisit les indices verbaux et non verbaux et y répond adéquatement.</i>
Avancé 5	<i>Même s'ils sont influencés par la langue première ou par une variante régionale, la prononciation, l'accent tonique, le rythme et l'intonation nuisent rarement à la facilité de compréhension.</i>	<i>Les structures grammaticales et phrastiques de base sont toujours bien maîtrisées. Les structures complexes sont utilisées mais présentent des erreurs qui altèrent parfois le sens de</i>	<i>Possède un répertoire lexical suffisamment riche et précis pour s'exprimer efficacement sur des sujets courants, concrets ou professionnels. Utilise des paraphrases régulièrement et efficacement. Le</i>	<i>Peut parler avec une relative aisance sur des sujets familiers, mais n'utilise pas nécessairement la variation du débit comme procédé stylistique. Peut utiliser les marqueurs et les connecteurs</i>	<i>Comprend bien les énoncés portant sur des sujets courants, concrets ou professionnels; la compréhension est presque toujours bonne devant une difficulté linguistique, une complication ou un événement imprévu. Comprend plusieurs variétés linguistiques</i>	<i>Les réponses sont immédiates, appropriées et informatives. Gère efficacement la relation locuteur-auditeur.</i>



		<i>l'information.</i>	<i>vocabulaire est parfois idiomatique.</i>	<i>appropriés.</i>	<i>(parler sans accents) ou registres.</i>	
<i>Fonctionnel</i> 4	<i>La prononciation, l'accent tonique, le rythme et l'intonation sont influencés par la langue première ou par une variante régionale, mais ne nuisent que quelque fois à la facilité de compréhension.</i>	<i>Les structures grammaticales et phrastiques de base sont utilisées de façon créative et sont habituellement bien maîtrisées. Des erreurs peuvent se produire, particulièrement dans des situations inhabituelles ou imprévues, mais elles altèrent rarement le sens de l'information.</i>	<i>Possède un répertoire lexical généralement assez riche et précis pour s'exprimer efficacement sur des sujets courants, Concrets ou professionnels. Peut souvent utiliser des paraphrases dans des situations inhabituelles ou imprévues pour combler Les lacunes lexicales.</i>	<i>Peut parler relativement longtemps avec un débit approprié. Peut parfois perdre la fluidité d'expression en passant des formules apprises à l'interaction spontanée, mais sans nuire à l'efficacité de la communication. Peut utiliser les marqueurs et les connecteurs de façon limitée. Les mots de remplissage ne distraient pas l'attention.</i>	<i>Comprend bien la plupart des énoncés portant sur des sujets courants, concrets ou professionnels lorsque l'accent ou le parler utilisés sont suffisamment intelligibles pour une communauté internationale d'usagers. Devant une difficulté linguistique, une complication ou un événement imprévu, peut comprendre plus lentement ou avoir à demander des éclaircissements.</i>	<i>Les réponses sont habituellement immédiates, appropriées et informatives. Amorçe et soutient une conversation même dans des situations imprévues. Réagit correctement lorsqu'il semble y avoir un malentendu en vérifiant, en confirmant ou en clarifiant l'information.</i>
<i>Préfonctionnel</i> 3	<i>La prononciation, l'accent tonique, le rythme et l'intonation sont influencés par la langue première ou par une variante régionale et nuisent fréquemment à la facilité de compréhension.</i>	<i>Les structures grammaticales et phrastiques de base associées à des situations prévisibles ne sont pas toujours bien maîtrisées. Les erreurs altèrent fréquemment le sens de l'information.</i>	<i>Possède un répertoire lexical souvent assez riche et précis pour s'exprimer efficacement sur des sujets courants, concrets ou professionnels, mais le vocabulaire est limité et le choix de mots est souvent mal adapté à la situation. Souvent incapable d'utiliser des Paraphrases pour combler les lacunes lexicales.</i>	<i>Peut parler relativement longtemps mais la formulation et les pauses sont souvent inappropriées. Les hésitations et la lenteur de traitement du langage peuvent entraver l'efficacité de la communication. Les mots de remplissage distraient parfois l'attention.</i>	<i>Comprend souvent bien les énoncés portant sur des sujets courants, concrets ou professionnels lorsque l'accent ou le parler utilisés sont suffisamment intelligibles pour une communauté internationale d'usagers. Peut avoir des problèmes de compréhension devant une difficulté linguistique, une complication ou un événement imprévu.</i>	<i>Les réponses sont parfois immédiates, appropriées et informatives. Peut amorcer et soutenir une conversation avec une relative aisance sur des sujets familiers ou dans des situations prévisibles. Réagit généralement de façon inappropriée dans des situations imprévues.</i>
<i>Élémentaire</i>	<i>La prononciation, l'accent tonique, le rythme et l'intonation</i>	<i>Maîtrise de façon limitée quelques structures</i>	<i>Vocabulaire limité constitué de mots isolés ou</i>	<i>Peut produire des énoncés mémorisés, isolés,</i>	<i>La compréhension se limite à des expressions isolées et mémorisées,</i>	<i>Les réponses sont lentes et souvent mal adaptées à la</i>



Agence Nationale de l'Aviation
Civile et de la Météorologie

RAS N° 01

Licences du Personnel

Page : 153 de 154

Edition : 05

Date : 31 Décembre
2018

2	<i>sont influencés par la langue première ou par une variante régionale et nuisent habituellement à la facilité de compréhension.</i>	<i>grammaticales et phrastiques simples mémorisées.</i>	<i>d'expressions mémorisées.</i>	<i>très courts, avec des pauses fréquentes; l'emploi de mots de remplissage pour chercher des expressions et articuler des mots Moins familiers distrait l'attention.</i>	<i>lorsqu'elles sont articulées lentement et distinctement.</i>	<i>situation. L'interaction se limite à de simples échanges courants.</i>
Préélémentaire 1	<i>Maîtrise de la langue inférieure au niveau élémentaire.</i>	<i>Maîtrise de la langue inférieure au niveau élémentaire.</i>	<i>Maîtrise de la langue inférieure au niveau élémentaire.</i>	<i>Maîtrise de la langue inférieure au niveau élémentaire.</i>	<i>Maîtrise de la langue inférieure au niveau élémentaire.</i>	<i>Maîtrise de la langue inférieure au niveau élémentaire.</i>



Agence Nationale de l'Aviation
Civile et de la Météorologie

RAS N° 01

Licences du Personnel

Page : 154 de 154

Edition : 05

Date : 31 Décembre
2018

**SUPPLÉMENT B. LICENCE DE PILOTE EN ÉQUIPAGE MULTIPLE —
AVION — NIVEAUX DE COMPÉTENCE (Réservé)**