SOIXANTE-ET- UNIEME ANNEE — N° 77

REPUBLIQUE DE COTE D'IVOIRE
UNION - DISCIPLINE - TRAVAIL

JEUDI 26 SEPTEMBRE 2019

JOURNAL OFFICIEL

DE LA

REPUBLIQUE DE COTE D'IVOIRE

paraissant les lundi et jeudi de chaque semaine

ABONNEMENT	6 MOIS	UN AN
Côte d'Ivoire et pays de la CAPTEAO : voie ordinaire	22.000	42.000
voie aérienne	28.000	39.000
Etranger : France et pays extérieurs communs : voie ordinaire	25.000	35.000
voie aérienne	30.000	50.000
Autres pays : voie ordinaire	25.000	35.000
voie aérienne	40.000	50.000
Prix du numéro de l'année courante		1.000
Au-delà du cinquième exemplaire		800
Prix du numéro d'une année antérieure		1.500
Prix du numéro légalisé		2.000

Pour les envois par poste, affranchissement en plus.

ABONNEMENTS ET INSERTIONS

Adresser les demandes d'abonnement au **chef du Service des Journaux officiels de la République de Côte d'Ivoire, B.P. V 70 Abidjan, BCEAO A 0005 0002**

Les abonnés, désireux de recevoir un reçu, sont priés d'ajouter à leur envoi le montant de l'affranchissement.

Les insertions au J.O.R.C.I. devront parvenir au Service des *Journaux officiels* au plus tard le jeudi précédant la date de parution du J.O

ANNONCES ET AVIS

La ligne décomposée en corps 8 de 62 lettres ou signes, interlignes et blancs compris ..... 2.500 francs
Pour chaque annonce répétée, la ligne ..... 1.500 francs
Il n'est jamais compté moins de 10 lignes ou perçu moins de ..... pour les annonces

Pour les exemplaires à certifier et à légaliser, il sera perçu en plus du prix du numéro les frais de timbre et de légalisation en vigueur.

SOMMAIRE

PARTIE OFFICIELLE

2019 ACTES PRESIDENTIELS

PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE

25 mars ..... Décret n° 2019-262 portant intérim du ministre du Plan et du Développement. 1034

1er avril ..... Décret n° 2019-286 portant intérim du ministre des Eaux et Forêts. 1034

19 juin ..... Décret n° 2019-536 portant nomination de M. ESSO Loesse Jacques, directeur de Cabinet du ministre du Commerce, de l'Industrie et de la Promotion des PME. 1034

19 juin ..... Décret n° 2019-537 portant nomination de M. ADOU Jean-Martial, directeur de Cabinet du ministre de la Communication et des Médias. 1034

19 juin ..... Décret n° 2019-538 portant nomination de M. ALLA Yao François, directeur de Cabinet du ministre des Sports. 1035

19 juin ..... Décret n° 2019-539 portant nomination de M. TCHIMOU N'Gbocho Lucien, directeur de Cabinet du ministre de l'Hydraulique. 1035

19 juin ..... Décret n° 2019-541 portant nomination de M. ASSUI Konan Anderson, directeur de Cabinet du secrétaire d'Etat chargé du Service civique. 1036

2019 ACTES DU GOUVERNEMENT

MINISTERE DE LA CONSTRUCTION, DU LOGEMENT DE L'ASSAINISSEMENT ET DE L'URBANISME

2015

20 avril ..... Arrêté n° 15-2005/MCLAU/DGUF/DDU/COD-AN/CFA accordant à Mme AKE Apie Angéline, 21 B.P. 1487 Abidjan 21, la concession définitive du lot n° 3990 de l'îlot n° 553 du lotissement d'Anyama-Adjamé, commune d'Anyama, titre foncier n° 200 205 de la circonscription foncière d'Anyama. 1036

MINISTERE DE LA CONSTRUCTION, DU LOGEMENT ET DE L'URBANISME

2019

28 mars..... Arrêté n° 19-00007/MCLU/DGUF/DU/SDAPU portant approbation du plan de régularisation du morcellement dénommé « AKOUEDO PALMERAIE EPHRATA EXTENSION » commune de Cocody, district autonome d'Abidjan. 1037

6 mai..... Arrêté n° 19-00020/MCLU/DGUF/DU/SDAPU/ka portant ouverture d'une enquête publique en vue de l'approbation du plan de lotissement dénommé « SEMAN GRACE DE DIEU 1RE TRANCHE » commune de Yamoussoukro, district autonome de Yamoussoukro. 1037

2019 #### MINISTERE DES TRANSPORTS

6 août..... Arrêté n° 0061/MT/CAB portant approbation du Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux licences du personnel aéronautique, dénommé RACI 2000. 1038

6 août..... Arrêté n° 0062/MT/CAB portant approbation du Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public, dénommé RACI 3000. 1038

6 août..... Arrêté n° 0063/MT/CAB portant approbation du guide relatif à l'agrément des organismes de formation en Côte d'Ivoire, dénommé RACI 2001. 1039

PARTIE NON OFFICIELLE

Avis et annonces. 1039

Vu le courrier n° 143/CY/SG/DST du 19 février 2015 par lequel le maire de la commune de Yamoussoukro donne son avis favorable pour le lotissement de la parcelle d'une superficie de 245 ha 56 a 86 ca ;

Vu l'attestation de propriété coutumière délivrée le 17 avril 2014 par le chef du village de Seman ;

Vu la demande de lotissement formulée le 16 avril 2015 par l'aménageur foncier agréé GRACE DE DIEU ;

Vu l'attestation de servitude d'Urbanisme n°1992/MCLAU/DRB-Y-ST/DA du 24 avril 2015 ;

Vu le rapport de vérification technique de l'état des lieux n° 659/MCLAU/DGUF/DTC/SDTT dressé le 21 septembre 2018 par la direction de la Topographie et de la Cartographie avec la mention « bon pour projet » ;

Vu le plan de situation de la parcelle à lotir ;

Vu l'extrait topographique de la parcelle à lotir d'une superficie de 245ha 92a 87ca, dressé le 12 janvier 2018 par le cabinet de géomètre expert agréé « CGE-SN » ;

Vu le plan d'état des lieux du lotissement dénommé « SEMAN GRACE DE DIEU 1RE TRANCHE », dressé par le cabinet de géomètre expert agréé « CGE-SN » ;

Vu le projet de lotissement dénommé « SEMAN GRACE DE DIEU 1RE TRANCHE » dressé par le cabinet d'Urbanisme agréé « APUPH » ;

Sur proposition du directeur de l'Urbanisme,

ARRETE :

Article 1. —Une enquête publique d'une durée d'un mois est ouverte à la mairie de Yamoussoukro en vue de l'approbation du Plan de lotissement dénommé « SEMAN GRACE DE DIEU 1RE TRANCHE », conformément aux articles 5, 6, 7, 8 du décret n° 95-520 cité ci-dessus.

Art. 2. — La commission mixte de lotissement sera composée comme suit :

président :

Le préfet de Yamoussoukro ou son représentant.

secrétaire :

Le directeur régional de la Construction, du Logement et de l'Urbanisme de Yamoussoukro ou son représentant.

Membres :

— le maire de la commune de Yamoussoukro ou son représentant ;

— le chef du village de Seman ;

— trois notabilités du village de Seman ;

— le directeur de l'Urbanisme ou son représentant ;

— le directeur de l'Assainissement et du Drainage ou son représentant ;

— le directeur de la Topographie et de la Cartographie ou son représentant ;

— le directeur régional du ministère de l'Equipement et de l'Entretien routier d'Abidjan ou son représentant ;

— le directeur du ministère de l'Agriculture de Yamoussoukro ou son représentant ;

— le directeur du Cabinet de géomètre expert agréé « CGE-SN » ou son représentant ;

— le directeur du Cabinet d'Urbanisme agréé « APUPH » ou son représentant.

Art. 3. — Le gouverneur du district autonome de Yamoussoukro, le préfet de Yamoussoukro, le maire de la commune de Yamoussoukro, le directeur de l'Urbanisme, le directeur de la Topographie et de la Cartographie, le directeur du Domaine urbain et le directeur de l'Assainissement et du Drainage sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au *Journal officiel* de la République de Côte d'Ivoire.

Abidjan, le 6 mai 2019.

Bruno Nabagné KONE.

MINISTERE DES TRANSPORTS

ARRETE n° 0061/MT/CAB du 6 août 2019 portant approbation du Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux licences du personnel aéronautique, dénommé RACI 2000.

LE MINISTRE DES TRANSPORTS,

Vu la Constitution ;

Vu l'ordonnance n° 2008-08 du 23 janvier 2008 portant Code de l'Aviation civile ;

Vu le décret n° 2008-277 du 3 octobre 2008 portant organisation et fonctionnement de l'administration autonome de l'Aviation civile dénommée Autorité nationale de l'Aviation civile, en abrégé ANAC ;

Vu le décret n° 2011-401 du 16 novembre 2011 portant organisation du ministère des Transports, tel que modifié par le décret n° 2015-18 du 14 janvier 2015 ;

Vu le décret n° 2014-24 du 22 janvier 2014 portant organisation et fonctionnement des services de recherches et sauvetage des aéronefs en détresse en temps de paix ;

Vu le décret n° 2014-97 du 12 mars 2014 portant réglementation de la sécurité aérienne ;

Vu le décret n° 2014-512 du 15 septembre 2014 fixant les règles relatives à la supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile ;

Vu le décret n° 2018-614 du 4 juillet 2018 portant nomination du Premier Ministre, Chef du Gouvernement ;

Vu le décret n° 2018-617 du 10 juillet 2018 portant nomination du Premier Ministre, Chef du Gouvernement, en qualité de ministre du Budget et du Portefeuille de l'Etat ;

Vu le décret n° 2018-618 du 10 juillet 2018 portant nomination des membres du Gouvernement, tel que modifié par le décret n°2018-914 du 10 décembre 2018 ;

Vu le décret n° 2018-648 du 1er août 2018 portant attributions des membres du Gouvernement,

ARRETE :

Article 1.— Est approuvé et annexé au présent arrêté, le Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux licences du personel aéronautique, dénommé RACI 2000.

Art. 2. — En raison de l'évolution et des changements constants des normes et procédures dans le secteur de l'aviation civile, ainsi que la célérité que requiert leur application, le directeur général de l'Autorité nationale de l'Aviation civile, en abrégé ANAC, est autorisé à apporter les amendements nécessaires au RACI 2000.

Art. 3.— Le contenu du RACI 2000 est disponible sur le site internet www.anac.ci de l'Autorité nationale de l'Aviation civile.

Tout amendement du RACI 2000 doit être publié sur le site internet de l'Autorité nationale de l'Aviation civile ci-dessus mentionné, à la diligence du directeur général de ladite autorité.

Art. 4. — Le directeur général de l'Autorité nationale de l'Aviation civile est chargé de l'application du présent arrêté qui sera publié au *Journal officiel* de la République de Côte d'Ivoire.

Abidjan, le 6 août 2019.

Amadou KONE.

ARRETE n° 0062/ MT/ CAB du 6 août 2019 portant approbation du Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public, dénommé RACI 3000.

LE MINISTRE DES TRANSPORTS,

Vu la Constitution ;

Vu l'ordonnance n° 2008-08 du 23 janvier 2008 portant Code de l'Aviation civile ;

MINISTERE DES TRANSPORTS

AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE DE CÔTE D'IVOIRE

Abidjan, le 31 MARS 2026

Décision n° 002796 /ANAC/DTA/DSV portant adoption de l'amendement n°15, édition n°12 du Règlement Aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Licences du Personnel Aéronautique « RACI 2000 »

LE DIRECTEUR GENERAL,

Vu la Constitution ;

Vu la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, signée à Chicago le 07 décembre 1944 ;

Vu le Règlement n° 08/2013/CM/UEMOA du 26 septembre 2013 portant adoption du Code Communautaire de l'Aviation Civile des Etats membres de l'UEMOA ;

Vu la Loi n° 2022-887 du 23 novembre 2022 portant Code de l'aviation civile ;

Vu le Décret n° 2008-277 du 03 octobre 2008 portant organisation et fonctionnement de l'Administration Autonome de l'Aviation Civile dénommée « Autorité Nationale de l'Aviation Civile » en abrégé (ANAC) ;

Vu le Décret n° 2013-285 du 24 avril 2013 portant nomination du Directeur Général de l'Administration Autonome de l'Aviation Civile dénommée « Autorité Nationale de l'Aviation Civile » en abrégé (ANAC) ;

Vu le Décret n° 2014-97 du 12 mars 2014 portant réglementation de la sécurité aérienne ;

Vu le Décret n° 2014-512 du 15 septembre 2014 fixant les règles relatives à la supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile, tel que modifié par le décret n° 2022-160 du 09 mars 2022 ;

Vu l'Arrêté n° 0061/MT/CAB du 06 août 2019 portant approbation du Règlement Aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Licences du Personnel Aéronautique, dénommé RACI 2000 ;

Sur proposition du Directeur de la Sécurité des Vols, et après examen et validation par le Comité de travail relatif à la réglementation de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile,

07 B.P. 148 ABIDJAN 07 - Tél.: (225) 27 21 27 73 93 / 27 21 27 75 33 / 27 21 58 69 00/01 - Fax : (225) 27 21 27 63 46 - E-mail : info@anac.ci/anac_ci@yahoo.fr

D E C I D E :

Article 1 : Objet

La présente décision adopte l'amendement n°15, édition n°12 du Règlement Aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Licences du Personnel Aéronautique, référencé « RACI 2000 ».

Article 2 : Portée de l'amendement

L'amendement n°15 du RACI 2000 porte sur les aspects suivants :

- actualisation des délais de traitements des actes du processus PEL ;
- prise en compte du stage de standardisation du postulant à l'autorisation d'examinateur désigné de contrôleur de la circulation aérienne.

Article 3 : Entrée en vigueur

La présente décision abroge toutes les dispositions antérieures, notamment la décision n° 011484/ANAC/DTA/DSV du 08 décembre 2025 portant adoption de l'amendement n°14, édition n°11 du Règlement Aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Licences du Personnel Aéronautique « RACI 2000 ».

Elle entre en vigueur à compter de sa date de signature.

ANAC
AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE
LE DIRECTEUR GENERAL

Sinaly SILUE

P.J : Amendement n°15 du Règlement Aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Licences du Personnel Aéronautique « RACI 2000 »

Ampliations :

- Toutes Directions
- SDSI (Q-Pulse/Site web ANAC)
- Prestataires de service

MINISTERE DES TRANSPORTS ET DES AFFAIRES MARITIMES

AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE DE CÔTE D'IVOIRE

Réf. : RACI 2000

REGLEMENT AERONAUTIQUE DE CÔTE D'IVOIRE RELATIF AUX LICENCES DU PERSONNEL AERONAUTIQUE RACI 2000

Approuvé par le Directeur Général et publié sous son autorité

Douzième édition –mars 2026

Administration de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire

LISTE DES PAGES EFFECTIVES

N° Page	N° d'édition	Date d'édition	N° d'amendement	Date d'amendement
i	12	18/03/2026	15	18/03/2026
ii	12	18/03/2026	15	18/03/2026
iii	12	18/03/2026	15	18/03/2026
iv	12	18/03/2026	15	18/03/2026
v	12	18/03/2026	15	18/03/2026
vi	12	18/03/2026	15	18/03/2026
vii	12	18/03/2026	15	18/03/2026
viii	12	18/03/2026	15	18/03/2026
ix	12	18/03/2026	15	18/03/2026
x	12	18/03/2026	15	18/03/2026
xi	12	18/03/2026	15	18/03/2026
xii	12	18/03/2026	15	18/03/2026
xiii	12	18/03/2026	15	18/03/2026
xiv	12	18/03/2026	15	18/03/2026
xv	12	18/03/2026	15	18/03/2026
xvi	12	18/03/2026	15	18/03/2026
xvii	12	18/03/2026	15	18/03/2026
xviii	12	18/03/2026	15	18/03/2026
xix	12	18/03/2026	15	18/03/2026
xx	12	18/03/2026	15	18/03/2026
xxi	12	18/03/2026	15	18/03/2026
xxii	12	18/03/2026	15	18/03/2026
xxiii	12	18/03/2026	15	18/03/2026
xxiv	12	18/03/2026	15	18/03/2026
xxv	12	18/03/2026	15	18/03/2026
xxvi	12	18/03/2026	15	18/03/2026
xxvii	12	18/03/2026	15	18/03/2026
xxviii	12	18/03/2026	15	18/03/2026
xxix	12	18/03/2026	15	18/03/2026
xxx	12	18/03/2026	15	18/03/2026
xxxi	12	18/03/2026	15	18/03/2026
xxxii	12	18/03/2026	15	18/03/2026
xxxiii	12	18/03/2026	15	18/03/2026
xxxiv	12	18/03/2026	15	18/03/2026
xxxv	12	18/03/2026	15	18/03/2026
xxxvi	12	18/03/2026	15	18/03/2026
xxxvii	12	18/03/2026	15	18/03/2026
xxxviii	12	18/03/2026	15	18/03/2026
xxxix	12	18/03/2026	15	18/03/2026
xl	12	18/03/2026	15	18/03/2026
xli	12	18/03/2026	15	18/03/2026
xlii	12	18/03/2026	15	18/03/2026
xliii	12	18/03/2026	15	18/03/2026
xliv	12	18/03/2026	15	18/03/2026
xlv	12	18/03/2026	15	18/03/2026
xlvi	12	18/03/2026	15	18/03/2026

N° Page	N° d'édition	Date d'édition	N° d'amendement	Date d'amendement
xlviii	12	18/03/2026	15	18/03/2026
xlix	12	18/03/2026	15	18/03/2026
l	12	18/03/2026	15	18/03/2026
li	12	18/03/2026	15	18/03/2026
lii	12	18/03/2026	15	18/03/2026
liii	12	18/03/2026	15	18/03/2026
liv	12	18/03/2026	15	18/03/2026
lv	12	18/03/2026	15	18/03/2026
1-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
1-2	12	18/03/2026	15	18/03/2026
1-3	12	18/03/2026	15	18/03/2026
1-4	12	18/03/2026	15	18/03/2026
1-5	12	18/03/2026	15	18/03/2026
1-6	12	18/03/2026	15	18/03/2026
1-7	12	18/03/2026	15	18/03/2026
1-8	12	18/03/2026	15	18/03/2026
1-9	12	18/03/2026	15	18/03/2026
1-10	12	18/03/2026	15	18/03/2026
1-11	12	18/03/2026	15	18/03/2026
1-12	12	18/03/2026	15	18/03/2026
1-13	12	18/03/2026	15	18/03/2026
1-14	12	18/03/2026	15	18/03/2026
1-15	12	18/03/2026	15	18/03/2026
1-16	12	18/03/2026	15	18/03/2026
1-17	12	18/03/2026	15	18/03/2026
1-18	12	18/03/2026	15	18/03/2026
1-19	12	18/03/2026	15	18/03/2026
1-20	12	18/03/2026	15	18/03/2026
1-21	12	18/03/2026	15	18/03/2026
1-22	12	18/03/2026	15	18/03/2026
1-23	12	18/03/2026	15	18/03/2026
1-24	12	18/03/2026	15	18/03/2026
1-25	12	18/03/2026	15	18/03/2026
1-26	12	18/03/2026	15	18/03/2026
1-27	12	18/03/2026	15	18/03/2026
1-28	12	18/03/2026	15	18/03/2026
1-29	12	18/03/2026	15	18/03/2026
1-30	12	18/03/2026	15	18/03/2026
1-31	12	18/03/2026	15	18/03/2026
1-32	12	18/03/2026	15	18/03/2026
1-33	12	18/03/2026	15	18/03/2026
1-34	12	18/03/2026	15	18/03/2026
1-35	12	18/03/2026	15	18/03/2026
1-36	12	18/03/2026	15	18/03/2026
1-37	12	18/03/2026	15	18/03/2026
1-38	12	18/03/2026	15	18/03/2026

N° Page	N° d'édition	Date d'édition	N° d'amendement	Date d'amendement
2-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-2	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-3	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-4	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-5	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-6	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-7	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-8	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-9	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-10	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-11	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-12	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-13	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-14	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-15	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-16	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-17	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-18	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-19	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-20	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-21	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-22	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-23	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-24	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-25	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-26	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-27	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-28	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-29	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-30	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-31	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-32	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-33	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-34	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-35	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-36	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-37	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-38	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-39	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-40	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-41	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-42	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-43	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-44	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-45	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-46	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-47	12	18/03/2026	15	18/03/2026

N° Page	N° d'édition	Date d'édition	N° d'amendement	Date d'amendement
2-48	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-49	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-50	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-51	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-52	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-53	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-54	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-55	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-56	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-57	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-58	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-59	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-60	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-61	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-62	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-63	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-64	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-65	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-66	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-67	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-68	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-69	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-70	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-71	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-72	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-73	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-74	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-75	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-76	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-77	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-78	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-79	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-80	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-81	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-82	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-83	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-84	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-85	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-86	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-87	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-88	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-89	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-90	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-91	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-92	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-93	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-94	12	18/03/2026	15	18/03/2026

N° Page	N° d'édition	Date d'édition	N° d'amendement	Date d'amendement
2-95	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-96	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-97	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-98	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-99	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-100	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-101	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-102	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-103	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-104	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-105	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-106	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-107	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-108	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-109	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-110	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-111	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-112	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-113	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-114	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-115	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-116	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-117	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-118	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-119	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-120	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-121	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-122	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-123	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-124	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-125	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-126	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-127	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-128	12	18/03/2026	15	18/03/2026
2-129	12	18/03/2026	15	18/03/2026
3-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
3-2	12	18/03/2026	15	18/03/2026
3-3	12	18/03/2026	15	18/03/2026
3-4	12	18/03/2026	15	18/03/2026
3-5	12	18/03/2026	15	18/03/2026
3-6	12	18/03/2026	15	18/03/2026
3-7	12	18/03/2026	15	18/03/2026
3-8	12	18/03/2026	15	18/03/2026
4-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
4-2	12	18/03/2026	15	18/03/2026
4-3	12	18/03/2026	15	18/03/2026

N° Page	N° d'édition	Date d'édition	N° d'amendement	Date d'amendement
4-4	12	18/03/2026	15	18/03/2026
4-5	12	18/03/2026	15	18/03/2026
4-6	12	18/03/2026	15	18/03/2026
4-7	12	18/03/2026	15	18/03/2026
4-8	12	18/03/2026	15	18/03/2026
4-9	12	18/03/2026	15	18/03/2026
4-10	12	18/03/2026	15	18/03/2026
4-11	12	18/03/2026	15	18/03/2026
4-12	12	18/03/2026	15	18/03/2026
4-13	12	18/03/2026	15	18/03/2026
4-14	12	18/03/2026	15	18/03/2026
4-15	12	18/03/2026	15	18/03/2026
4-16	12	18/03/2026	15	18/03/2026
4-17	12	18/03/2026	15	18/03/2026
4-18	12	18/03/2026	15	18/03/2026
4-19	12	18/03/2026	15	18/03/2026
4-20	12	18/03/2026	15	18/03/2026
4-21	12	18/03/2026	15	18/03/2026
4-22	12	18/03/2026	15	18/03/2026
4-23	12	18/03/2026	15	18/03/2026
4-24	12	18/03/2026	15	18/03/2026
4-25	12	18/03/2026	15	18/03/2026
4-26	12	18/03/2026	15	18/03/2026
4-27	12	18/03/2026	15	18/03/2026
4-28	12	18/03/2026	15	18/03/2026
4-29	12	18/03/2026	15	18/03/2026
5-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
5-2	12	18/03/2026	15	18/03/2026
5-3	12	18/03/2026	15	18/03/2026
5-4	12	18/03/2026	15	18/03/2026
6-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
6-2	12	18/03/2026	15	18/03/2026
6-3	12	18/03/2026	15	18/03/2026
6-4	12	18/03/2026	15	18/03/2026
6-5	12	18/03/2026	15	18/03/2026
6-6	12	18/03/2026	15	18/03/2026
6-7	12	18/03/2026	15	18/03/2026
6-8	12	18/03/2026	15	18/03/2026
6-9	12	18/03/2026	15	18/03/2026
6-10	12	18/03/2026	15	18/03/2026
6-11	12	18/03/2026	15	18/03/2026
6-12	12	18/03/2026	15	18/03/2026
6-13	12	18/03/2026	15	18/03/2026
6-14	12	18/03/2026	15	18/03/2026
6-15	12	18/03/2026	15	18/03/2026
6-16	12	18/03/2026	15	18/03/2026
6-17	12	18/03/2026	15	18/03/2026

N° Page	N° d'édition	Date d'édition	N° d'amendement	Date d'amendement
6-18	12	18/03/2026	15	18/03/2026
6-19	12	18/03/2026	15	18/03/2026
6-20	12	18/03/2026	15	18/03/2026
6-21	12	18/03/2026	15	18/03/2026
6-22	12	18/03/2026	15	18/03/2026
6-23	12	18/03/2026	15	18/03/2026
6-24	12	18/03/2026	15	18/03/2026
6-25	12	18/03/2026	15	18/03/2026
6-26	12	18/03/2026	15	18/03/2026
6-27	12	18/03/2026	15	18/03/2026
6-28	12	18/03/2026	15	18/03/2026
6-29	12	18/03/2026	15	18/03/2026
6-30	12	18/03/2026	15	18/03/2026
6-31	12	18/03/2026	15	18/03/2026
6-32	12	18/03/2026	15	18/03/2026
6-34	12	18/03/2026	15	18/03/2026
6-35	12	18/03/2026	15	18/03/2026
6-36	12	18/03/2026	15	18/03/2026
6-37	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 1.2.2.12-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 1.2.2.12-2	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 1.2.5.2-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 1 § 1.2.8-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 1 § 1.2.8-2	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 1 § 1.2.8-3	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 1 § 1.2.8-4	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 1 § 1.2.8-5	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 1 § 1.2.8-6	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 1 § 1.2.8-7	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 1 § 1.2.8-8	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 1 § 1.2.8-9	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 1 § 1.2.8-10	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 1 § 1.2.8-11	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 1 § 1.2.8-12	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 1 § 1.2.8-13	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 1 § 1.2.8-14	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 1 § 1.2.8-15	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 1 § 1.2.8-16	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 1 § 1.2.8-17	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 1 § 1.2.8-18	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 1 § 1.2.8-19	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 1 § 1.2.8-20	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 1 § 1.2.8-21	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 1 § 1.2.8-22	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 2 § 1.2.8-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 2 § 1.2.8-2	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 3 § 1.2.8-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 3 § 1.2.8-2	12	18/03/2026	15	18/03/2026

N° Page	N° d'édition	Date d'édition	N° d'amendement	Date d'amendement
APP 3 § 1.2.8-3	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 3 § 1.2.8-4	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 3 § 1.2.8-5	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 3 § 1.2.8-6	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 3 § 1.2.8-7	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 3 § 1.2.8-8	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 4 § 1.2.8-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 5 § 1.2.8-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 5 § 1.2.8-2	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 6 § 1.2.8-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 7 § 1.2.8-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 7 § 1.2.8-2	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 7 § 1.2.8-3	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 7 § 1.2.8-4	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 7 § 1.2.8-5	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 7 § 1.2.8-6	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 7 § 1.2.8-7	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 7 § 1.2.8-8	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 8 § 1.2.8-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 8 § 1.2.8-2	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 8 § 1.2.8-3	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 8 § 1.2.8-4	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 8 § 1.2.8-5	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 8 § 1.2.8-6	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 8 § 1.2.8-7	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 8 § 1.2.8-8	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 8 § 1.2.8-9	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 8 § 1.2.8-10	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 9 § 1.2.8-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 9 § 1.2.8-2	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 9 § 1.2.8-3	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 10 § 1.2.8-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 10 § 1.2.8-2	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 11 § 1.2.8-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 11 § 1.2.8-2	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 12 § 1.2.8-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 12 § 1.2.8-2	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 12 § 1.2.8-3	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 12 § 1.2.8-4	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 12 § 1.2.8-5	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 13 § 1.2.8-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 13 § 1.2.8-2	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 13 § 1.2.8-3	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 13 § 1.2.8-4	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 13 § 1.2.8-5	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 13 § 1.2.8-6	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 13 § 1.2.8-7	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 13 § 1.2.8-8	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 1.2.9-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 1.4-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026

N° Page	N° d'édition	Date d'édition	N° d'amendement	Date d'amendement
APP § 1.4-2	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 1.4-3	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 1.4-4	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.1.3-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.1.3-2	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.1.3-3	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.1.3-4	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.1.3-5	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.1.3-6	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.1.3-7	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.1.3-8	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.1.3-9	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.1.3-10	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.1.3-11	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.1.3-12	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.1.3-13	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.1.3-14	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.1.3-15	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.1.3-16	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.1.3-17	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.1.3-18	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.1.3-19	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.1.5.2-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.1.5.2-2	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.1.5.2-3	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.1.5.2-4	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.1.5.2-5	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.1.9-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.1.9-2	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.1.9-3	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.4 & 2.6-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.4 & 2.6-2	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.4 & 2.6-3	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.4 & 2.6-4	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.4 & 2.6-5	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.4 & 2.6-6	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.4 & 2.6-7	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.4 & 2.6-8	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.4 & 2.6-9	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.4 & 2.6-10	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.4 & 2.6-11	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.4 & 2.6-12	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.4 & 2.6-13	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.4 & 2.6-14	12	18/03/2026	15	18/03/2026

N° Page	N° d'édition	Date d'édition	N° d'amendement	Date d'amendement
APP § 2.4 & 2.6-15	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.4 & 2.6-16	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.4 & 2.6-17	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.4 & 2.6-18	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.4 & 2.6-19	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.4 & 2.6-20	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.4 & 2.6-21	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.4 & 2.6-22	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.4 & 2.6-23	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.4 & 2.6-24	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.4 & 2.6-25	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.4.3.2 (c)-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.4.3.2 (c)-2	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.4.3.2 (c)-3	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.4.3.2 (c)-4	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.4.3.2 (c)-5	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.4.3.2 (c)-6	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.4.3.2 (c)-7	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.4.3.2 (c)-8	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.4.3.2 (c)-9	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.4.3.2 (c)-10	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.4.3.2 (c)-11	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.4.3.2 (c)-12	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.4.3.2 (c)-13	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP1 § 2.5-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP2 § 2.5-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.7-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.7-2	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.7-3	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.7-4	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.7-5	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.7-6	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.7-7	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.7-8	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.7.1.2 (b)-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.7.1.2 (b)-2	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.7.1.2 (b)-3	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.7.1.2 (b)-4	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.7.1.2 (b)-5	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.7.1.2 (b)-6	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.7.1.2 (b)-7	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.7.1.2 (b)-8	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.7.1.2 (b)-9	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.7.1.2 (b)-10	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.7.1.2 (b)-11	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.7.1.2 (b)-12	12	18/03/2026	15	18/03/2026

N° Page	N° d'édition	Date d'édition	N° d'amendement	Date d'amendement
APP § 2.7.5-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.7.5-2	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.9-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.9-2	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.10-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.10-2	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.10-3	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.11-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.11-2	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.11-3	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.11-4	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 2.11-5	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 3.2-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 3.3-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 4.2-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 4.2.3-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 4.2.3-2	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 4.2.3-3	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 4.2.5-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 4.3.1-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 4.4.1.3.2-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 4.4.1.3.2-2	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 4.5.1-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 4.5.1-2	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 4.5.3.4-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 4.5.3.4-2	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 1 § 4.5.4-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 4.6-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 4.6.4-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 4.6.4-2	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 4.6.4-3	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 4.6.4-4	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 4.6.4-5	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 4.6.4-6	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 1 § 4.9-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 1 § 4.9-2	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 1 § 4.9-3	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 1 § 4.9-4	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 1 § 4.9-5	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 1 § 4.9-6	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 1 § 4.9-7	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 1 § 4.9-8	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 1 § 4.9-9	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 1 § 4.9-10	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 1 § 4.9-11	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 1 § 4.9-12	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 2 § 4.9-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 2 § 4.9-2	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP 3 § 4.9-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026

N° Page	N° d'édition	Date d'édition	N° d'amendement	Date d'amendement
APP § 4.9.1.2.2-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 4.9.3-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 5.2-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 5.2-2	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 5.2-3	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 5.2-4	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 5.2-5	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 5.2-6	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 5.2-7	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 5.2-8	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 5.2-9	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 5.2-10	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 5.2-11	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 5.2-12	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 5.2-13	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 5.2-14	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 5.3-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 6.0.6-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 6.0.6-2	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 6.0.6-3	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 6.0.6-4	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 6.0.6-5	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 6.0.6-6	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 6.0.6-7	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 6.0.6-8	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 6.0.6-10	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 6.0.6-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 6.0.7-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 6.0.7-2	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 6.0.7-3	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 6.0.7-4	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 6.0.7-5	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 6.0.7-6	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 6.0.7-7	12	18/03/2026	15	18/03/2026
APP § 6.0.8-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
MC-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
MC § 1.2.9-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
MC § 1.2.9-2	12	18/03/2026	15	18/03/2026
MC § 1.2.9-3	12	18/03/2026	15	18/03/2026
MC § 2.1.3-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
MC § 2.1.3-2	12	18/03/2026	15	18/03/2026
MC § 2.1.3-3	12	18/03/2026	15	18/03/2026
MC § 2.1.3-4	12	18/03/2026	15	18/03/2026
MC § 2.1.3-5	12	18/03/2026	15	18/03/2026
MC § 2.1.3-6	12	18/03/2026	15	18/03/2026

N° Page	N° d'édition	Date d'édition	N° d'amendement	Date d'amendement
MC § 2.1.3-7	12	18/03/2026	15	18/03/2026
MC § 2.1.3-8	12	18/03/2026	15	18/03/2026
MC § 2.1.3-9	12	18/03/2026	15	18/03/2026
MC § 2.1.3-10	12	18/03/2026	15	18/03/2026
MC § 2.1.3-11	12	18/03/2026	15	18/03/2026
MC § 2.1.3-12	12	18/03/2026	15	18/03/2026
MC § 2.1.3-13	12	18/03/2026	15	18/03/2026
MC § 2.1.3-14	12	18/03/2026	15	18/03/2026
MC § 2.1.3-15	12	18/03/2026	15	18/03/2026
MC § 2.1.3-16	12	18/03/2026	15	18/03/2026
MC § 2.1.3-17	12	18/03/2026	15	18/03/2026
MC § 2.1.3-18	12	18/03/2026	15	18/03/2026
MC § 2.1.3-19	12	18/03/2026	15	18/03/2026
MC § 2.1.3-20	12	18/03/2026	15	18/03/2026
MC § 2.1.3-21	12	18/03/2026	15	18/03/2026
MC § 2.1.3-22	12	18/03/2026	15	18/03/2026
MC § 2.1.3-23	12	18/03/2026	15	18/03/2026
MC 1 § 6-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
MC 1 § 6-2	12	18/03/2026	15	18/03/2026
MC 1 § 6-3	12	18/03/2026	15	18/03/2026
MC 1 § 6-4	12	18/03/2026	15	18/03/2026
MC 2 § 6-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
MC 2 § 6-2	12	18/03/2026	15	18/03/2026
MC 3 § 6-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
MC 4 § 6-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
MC 5 § 6-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
MC 6 § 6-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
MC 7 § 6-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
MC 8 § 6-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
MC 9 § 6-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
MC 10 § 6-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
MC 11 § 6-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
MC 12 § 6-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
MC 13 Ch 6-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
MC 14 Ch 6-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
MC 15 Ch 6-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
MC 16 Ch 6-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
MC 17 Ch 6-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
MC 18 Ch 6-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026

N° Page	N° d'édition	Date d'édition	N° d'amendement	Date d'amendement
MC 19 Ch 6-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
MC 20 § 6-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
MC 21 § 6-1	12	18/03/2026	15	18/03/2026
MC 21 § 6-2	12	18/03/2026	15	18/03/2026

INSCRIPTIONS DES AMENDEMENTS ET RECTIFICATIFS

AMENDEMENTS				
N°		Applicable le	Inscris-le	par
OACI	ANAC			
170-171	0-2	Incorporé dans la présente édition		
172	3	13/11/2014	24/06/2014	ANAC
173	4	04/01/2017 & 08/11/2018	03/01/2016	ANAC
174	5	28/02/2018	13/09/2017	ANAC
175	6	08/11/2018	02/07/2018	ANAC
175	7	22/10/2019	22/10/2019	ANAC
175	8	16/12/2019	13/12/2019	ANAC
176	9	05/11/2020	22/09/2020	ANAC
177	10	03/06/2021 & 26/11/2026	28/05/2021	ANAC
178	11	23/09/2022 & 03/11/2022	01/08/2022	ANAC
178	12	04/06/2024	08/04/2024	ANAC
179	13	05/08/2024	31/07/2024	ANAC
	14	08/12/2025	18/11/2025	ANAC
	15	31/03/2026	18/03/2026	ANAC

RECTIFICATIFS			
N°	Publié le	Inscrit le	par

Amendement / Edition	Objet	Date : - Adoption/Approbation - Entrée en vigueur - Applicable
06 / Edition (05)	L'amendement 6 porte sur les dispositions suivantes de l'amendement 175 de l'Annexe 1 de l'OACI : a) Introduction d'une structure réglementaire pour la délivrance des licences de télépilote et fourniture d'un cadre mondial pour la réglementation de la délivrance des licences de RPAS à l'appui de l'exécution de vols internationaux b) Approbation et reconnaissance mondiale des AMO ; normes de conception et maintien de la navigabilité c) Ajustement du renvoi aux prescriptions de l'OMM relatives aux qualifications, aux compétences, à l'enseignement et à la formation du personnel de météorologie aéronautique. L'amendement 6 porte également sur les dispositions relatives au rétablissement des privilèges des licences et qualifications arrivées à échéances.	17/06/2018 30/06/2018 28/10/2018
07 / Edition (05)	L'amendement 7 porte sur les dispositions suivantes : a) qualifications d'instructeurs et autorisation d'examinateurs de membres d'équipage de cabine b) qualifications d'instructeurs et autorisation d'examinateurs d'agents technique d'exploitation	21/10/2019 21/10/2019 22/10/2019
08 / Edition (05)	L'amendement 8 porte sur les dispositions suivantes : a) reformulation des exigences relatives à la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques ; b) reformulation des exigences relatives au rétablissement des licences et qualifications de pilotes arrivées à échéance	13/12/2019 16/12/2019 16/12/2019
09 / Edition (06)	L'amendement 9 porte sur les dispositions suivantes : 1-l'amendement 176 de l'Annexe 1 de l'OACI relatif aux points suivants : a) harmonisation avec l'amendement n° 5 des PANS-TRG ; b) nouvelles définitions ; c) mise à jour des exigences pour les agents techniques d'exploitation ; d) introduction de dispositions relatives aux instructeurs de formation en cours d'emploi dans le domaine du contrôle de la circulation aérienne ;	03/11/2020 03/11/2020 05/11/2020

Amendement / Edition	Objet	Date : - Adoption/Approbation - Entrée en vigueur - Applicable
09 / Edition (06)	2- la prise en compte des recommandations de l'audit USOAP 2019 de l'OACI, notamment : a) les exigences relatives aux équipements minimaux requis pour un centre médical ; b) les exigences relatives aux contenus des programmes de formation des détenteurs de licences ; c) les critères minimaux relatifs aux installations et équipements, au personnel, au système qualité et au système de gestion de la sécurité des organismes de les formation agréés.	03/11/2020 03/11/2020 05/11/2020
10 / Edition (07)	L'amendement 10 porte sur les dispositions suivantes : 1. l'amendement 177 de l'Annexe 1 de l'OACI portant sur l'harmonisation des définitions avec l'amendement n°90 de l'annexe 10, Volume V, et la première édition de l'Annexe 10, Volume VI concernant les «procédures de la liaison C2» et les «systèmes de liaison C2 ».	07/06/2021 12/07/2021 26/11/2026
	2. la prise en compte des recommandations de l'audit USOAP 2019 de l'OACI, notamment a) le renforcement des exigences relatives à la certification des organismes de formation ; b) élaboration du processus de certification : - d'un centre d'expertise médicale du personnel aéronautique ; - d'un médecin examinateur ; 3. la suppression des renvois aux manuels de l'OACI ; 4. l'intégration des conditions d'apposition de la mention PBN sur les licences de pilotes ; 5. les critères de prorogation de la qualification d'instructeur SFI ; 6. les critères de réussite aux examens théoriques de technicien de maintenance d'aéronefs ; 7. la prise en compte des critères de formation de pilotes à une qualification de type sans vol (ZFTT) ; 8. la modification de la date de début de validité de l'attestation médicale ; 9. la modification des critères de la validation des licences de TMA ; 10. Suppression de la délivrance de la validation des licences d'ATE et de MEC ; 11. Suppression de la délivrance de la licence de Pilote en équipage multiple (MPL).	07/06/2021 07/06/2021 07/06/2021

	9. .la prise en compte des vols EDTO dans le maintien de compétences des ATE ; 10. les conditions d'obtention d'une autorisation de formation de télépilotes.	
13 / Edition (10)	L'amendement 13 porte sur les dispositions suivantes : 1.prise en compte de l'amendement 179 de l'Annexe 1 de l'OACI portant sur : (a) la définition d'un plan de vol à l'appui de la mise en œuvre initiale des services vol et flux de Traffic aérien-informations pour un environnement collaboratif (FIF-ICE) ; (b) Règles générales concernant les licences pour l'exploitation internationale de systèmes d'aéronef télépiloté (RPAS) dans l'espace aérien contrôlé et aux aérodromes à compter du 26 novembre 2026. 2.actualisation du format de l'attestation médicale ; 3.dispositions relatives à l'amendement des spécifications d'une validation d'agrément étranger d'OFA	05/08/2024 05/08/2024 05/08/2024
14 / Edition (11)	L'amendement 14 porte sur les dispositions suivantes : 1. conditions générales de validation et de conversion des licences des équipages de conduites et de TMA ; 2. reconnaissance des qualifications de classe et de type des licences de pilotes étrangères ; 3. validité des examens de TMA et de pilotes ; 4. actualisation des critères de délivrance des licences du personnel aéronautique (ATE ; MEC ; TMA et ATC) ; 5. modification du format de la licence ATE ; 6. actualisation de la validité des validations d'OFA étrangers ; 7. actualisation des critères de délivrance de l'autorisation d'examinateur MEC ; 8. mise à jour du processus de certification des OFA ; 9. mise à jour du contenu de la formation initiale de MEC ; 10. mise à jour du processus de certification des Médecins Examinateurs Désignés (MEA) exerçant au sein d'un CEMPA	05/08/2024 05/08/2024 05/08/2024
15 / Edition (12)	L'amendement 15 porte sur les dispositions suivantes : 1. actualisation des délais de traitements des actes du processus PEL ; 2. prise en compte du stage de standardisation du postulant à l'autorisation d'examinateur désigné de contrôleur de la circulation aérienne ; 3. critères de renouvellement d'une qualification de contrôleur de la circulation aérienne.	31/03/2026 31/03/2026 31/03/2026

TABLEAU DES RECTIFICATIFS

N° de rectificatif	Objet	Date de publication

LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE

Référence du document	Sources	Titre du document	N° Amendement et date
Annexe 1	OACI	Licences du Personnel Aéronautique - amendement 178 inclus	14ème édition Juillet 2022
Règlement n° 06/2005/CM	UEMOA	Règlement relatif à la délivrance des licences, de formation et de contrôle des membres d'équipages de conduite Avion	2005
Règlement n° 08/2005/CM	UEMOA	Règlement relatif aux conditions médicales de délivrance des licences du Personnel de l'aéronautique civile	2005
Loi n° 2022-887	Journal Officiel	Code de l'aviation civile	23 novembre 2022

LISTE DES ABREVIATIONS ET SIGLES

(A)	Aeroplane/Avion
AMT	Aircraft Maintenance Technician /Technicien de maintenance d'aéronef
AQ	Assurance de la qualité
ATCO	Air Traffic Control Officer /Contrôleur de la circulation aérienne
ATO/OFA	Approved Training Organisation/ Organisme de Formation Agréé
ATPL	Airline Transport Pilot License/ Licence de pilote de ligne
BITD	Basic Instrument Training Device/Système basique d'entraînement au vol aux instruments
BPL	Balloon Pilot Licence/ Licence de Pilote de Ballon
C2†	Commande et contrôle
Liaison C2††	Liaison de commande et de contrôle
CFI	Chief Flight Instructor / Chef Instructeur de vol
CGI	Chief 2.8 / Chef Instructeur au sol
CPL	Commercial Pilot License / Licence de pilote professionnel
CR	Class Rating/ Qualification de classe
CRE	Class Rating Examiner/Examinateur de qualifications de classe
CRI	Class Rating Instructor/ Instructeur de qualification de classe
CRM	Crew Resource Management / Gestion des ressources de l'équipage
FCL	Flight Crew Licensing/ délivrance des licences de membres d'équipage de conduite
FE	Flight Engineer/ Mécanicien navigant
FFS	Full Flight Simulator/ Simulateur de vol complet
FI	Flight Instructor/ Instructeur de vol
FIE	Flight Instructor Examiner/ Instructeur Examinateur de vol
FNPT	Flight and Navigation Procedures Trainer/ Système d'entraînement aux procédures de vol et de navigation
FSTD	Flight simulation training device/ simulateur d'entrainement au vol
FTI	Flight test instructor/ Instructeur d'essais en vol
FTD	Flight Training Device/ Dispositif d'entraînement au vol
FTO	Flight Training Organisation/ Organisme de formation au vol
(H)	Helicopter/ Hélicoptère

HT	Head of Training/ Chef ou responsable de formation
IFR	Instrument Flight Rules/ Règles de vol aux instruments
IR	Instrument Rating/ Qualification de vol aux Instruments
IRI	Instrument Rating Instructor/ Instructeur de qualification de vols aux instruments
IRE	Instrument Rating Examiner/ Examinateur de qualification de vol aux instruments
LULM	Licence d'Ultra Leger Motorisé (ULM)
MC	Moyen de conformité
MCC	Multi-crew cooperation/ Travail en équipage
MCCI	Multi-crew co-operation instructor/ Instructeur de formation au travail en équipage
ME	Multi Engine/ Multimoteur
MPA	Multi Pilot Aircraft/ Avion multipilote
MPL	Multi-Crew Pilot License/ Licence multipilotes
OACI	Organisation de l'Aviation Civile Internationale
OTD	Other training devices/ Autres dispositifs d'entraînement
PBN	Performance Based Navigation / Navigation fondée sur les performances
PF	Pilot Flying/ Pilote aux commandes
PIC	Pilot In Command/ Pilote commandant de bord
PICUS	Pilot-In-Command Under Supervision/ Pilote commandant de bord sous supervision
PNF	Pilot Non Flying/ Pilote non aux commandes
PPL	Private Pilot License/ Licence de pilote privé
PPL (As)	PPL Airships/ PPL Dirigeables
RNAV	Navigation de surface
RNP	Qualité de navigation requise
RPA	Remotely Piloted Aircraft/ Aéronef Télépiloté
RPAS	Remotely Piloted Aircraft System/ Système d'aéronef télépiloté
RT	Radiotéléphonie
SE	Single Engine/ Monomoteur
SFI	Synthetic flight instructor/ Instructeur sur entraîneur synthétique de vol
SPA	Single Pilot Aircraft/ Avion Monopilote
SPIC	Single Pilot In Command/ Elève pilote commandant de bord
SPL	Sailplane Pilot License/ Licence de pilote de planeur
STI	Synthetic training instructor/ Instructeur sur entraîneur synthétique
TEM	Threat and Error Management/ Gestion des erreurs et des menaces
TMG	Tourism Motor Glider/ Planeur motorisé

TR	Type Rating/ Qualification de type
TRE	Type Rating Examiner/ Examinateur de qualification de type
TRI	Type Rating Instructor/ Instructeur de qualification de type
TRTO	Type Rating Training Organisation/ Organisme de formation de qualification de type
UPRT	Upset Prevention and Recovery Training / Formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement

LISTE DE DIFFUSION

ENTITES	Support de diffusion *	
	Papier	Numérique
ANAC		
Direction Générale		✓
Direction de la Sécurité des Vols		✓
Direction de la Sécurité de la Navigation Aérienne et des Aérodromes		✓
Direction de la Sécurité et du Suivi de la Conformité		✓
Conseillers Techniques		✓
Sous-Direction de l'Informatique et de la Documentation Numérique		✓
Direction du Transport Aérien	✓	✓
ENTITES EXTERNES		
Les exploitants concernés		✓

(*) P=Papier *N= Numérique*

LISTE DES TERMES ET DEFINITIONS

Dans le présent règlement, les expressions et termes ci-après ont les significations ci-après :

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.

Aéronef à sustentation motorisée. Aérodyne 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.

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

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.

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.

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.

Aéronef télépiloté (RPA). Aéronef non habité piloté depuis un poste de télépilotage.

Assurance de la qualité. Toutes les actions planifiées et systématiques requises pour donner un degré adéquat de confiance dans le fait que toutes les activités de formation répondent aux normes et exigences données, y compris celles qui sont spécifiées dans les manuels pertinents de l'organisme de formation agréé.

Attestation médicale. Document établi par un État contractant et témoignant que le titulaire d'une licence satisfait à des conditions déterminées d'aptitude physique et mentale.

Autorité Nationale de l'Aviation Civile : Désigne l'Administration Autonome de l'Aviation Civile, Autorité compétente en matière d'administration civile en Côte d'Ivoire.

Autre moyen de conformité. Une option approuvée autre que les approches prescrites, dont il a été démontré qu'elle donne constamment des résultats égaux ou supérieurs à ceux visés par la réglementation.

Avion. Aérodyne 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.

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.

Ballon. Aérostat non entraîné par un organe moteur. Aux fins du présent règlement, cette définition s'applique aux ballons libres.

Brevet : Diplôme sanctionnant les capacités professionnelles requises pour l'exercice de fonctions de pilote.

Cadre de compétence OACI. Cadre de compétence, élaboré par l'OACI, qui comprend un ensemble de compétences sélectionnées pour une discipline aéronautique donnée. À chaque compétence correspondent une description et des comportements observables.

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.

Certificat : Tout agrément, licence ou autre document délivré à la suite d'une certification ;

Certification : Processus conduit par l'ANAC en vue de la délivrance du certificat correspondant à toute forme de reconnaissance attestant qu'un aéronef, moteur ou hélice, des pièces et équipements, un organisme ou une personne satisfont aux exigences applicables, et notamment aux dispositions du présent Règlement;

Classe d'ULM : Regroupement de types d'ULM à l'intérieur d'une même catégorie selon une ou plusieurs caractéristiques fondamentales communes.

Compétence.. Dimension des performances humaines qui sert à prévoir de manière fiable un bon rendement au travail. Une compétence se manifeste et s'observe par des comportements qui mobilisent les habiletés, les connaissances et les attitudes nécessaires à la réalisation d'activités ou de tâches dans des conditions spécifiées.

Comportement observable (OB). Comportement unique lié à un rôle, qui peut être observé et qui peut être mesuré ou non.

Conclusion. Une conclusion est une constatation faite par le personnel d'audit de l'exploitant, indiquant la non-conformité avec une norme donnée.

Conclusions de médecins agréés. Conclusions d'un ou plusieurs experts agréés par l'ANAC pour les fins du cas examiné, en consultation avec des spécialistes de l'exploitation aérienne ou d'autres experts dont l'avis est nécessaire.

Conditions. Tout ce qui peut constituer un environnement spécifique dans lequel les performances seront démontrées.

Convention de Chicago : la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 07 décembre 1944 et ses annexes ;

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.

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.

Cours. Un cours est un programme pédagogique pour l'obtention de licence, qualification et autorisation du personnel ou pour le maintien de ses compétences. C'est une unité d'enseignement dont la durée est typiquement fixe, qui est administrée par un ou plusieurs instructeurs, dont le nombre d'étudiants est fixe et accorde à chacun de ceux-ci une note ou un crédit.

Crédit. Prise en compte d'un autre moyen ou de qualifications antérieures.

Critères de performance. Énoncés servant à déterminer si le niveau requis de performance a été atteint pour une compétence donnée. Un critère de performance consiste en un comportement observable, une condition ou plusieurs conditions et une norme de compétence.

Cursus. Un cursus est un ensemble de cours dispensés dans un domaine de spécialisation offert par un OFA.

Cursus spéciaux. Un cours de formation étroitement supervisé, systématique et continu, conforme à un cursus prévu et se déroulant dans un organisme de formation agréé.

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.

Dirigeable. Aérostat entraîné par un organe moteur.

Etat contractant : Etat ayant signé et/ou ratifié la convention relative à l'aviation civile signé à Chicago le 7 décembre 1944.

Entraîneur de procédures de vol. Voir Simulateur d'entraînement au vol.

Erreur. Action ou inaction de l'équipage de conduite qui donne lieu à des écarts par rapport aux intentions ou attentes de l'organisme ou de l'équipage de conduite.

Évaluateur médical. Médecin nommé par l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile, qualifié et possédant une expérience pratique en médecine aéronautique et compétent dans l'évaluation des conditions médicales qui concernent la sécurité des vols.

Examinateur désigné. Toute personne désignée par l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile pour agir en son nom pour les examens, les inspections et les tests de personnes et d'aéronefs aux fins de délivrer des licences, qualifications et certificats.

Formation et évaluation basées sur la compétence. Une formation et une évaluation orientées sur la performance, l'accent étant placé sur des normes de performance et leur mesure et l'élaboration d'une formation au vu de normes de performance spécifiées. Le processus de formation est dérivé d'une analyse du travail et des tâches et se concentre sur la réalisation de normes de performance bien définies et étalonnées par opposition aux programmes de formation qui se concentrent simplement sur l'acquisition de niveaux prescrits d'expérience.

Formation et évaluation fondées sur la compétence. Formation et évaluation qui se caractérisent par leur orientation sur la performance, par l'importance accordée aux normes de performance et à leur mesure et par la progression de la formation vers des normes de performance spécifiées.

Formation homologuée. Formation dispensée dans le cadre d'un programme et d'une supervision spéciaux approuvés par l'ANAC.

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.

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.

Gestionnaire de la qualité. Le gestionnaire responsable de la fonction de surveillance et de la demande d'actions palliatives. Dans un ATO, il est directement responsable auprès du directeur de la formation.

Gestion de la qualité (pour un OFA). Une façon d'aborder la gestion, qui se concentre sur les moyens permettant de réaliser les objectifs de qualité d'un produit ou d'un service en faisant appel à ses quatre éléments clés : planification, contrôle, assurance et amélioration de la qualité.

Gestionnaire (Dirigeant) responsable : Le gestionnaire qui détient des pouvoirs accordés par la société constituée pour assurer que tous les engagements en matière de formation puissent être financés et exécutés conformément aux normes requises par l'autorité et tout autre exigence définie par l'OFA. Il peut déléguer, par écrit, à une autre personne faisant partie de l'organisation, la gestion quotidienne, mais pas la responsabilité générale de la gestion des approbations. Il peut aussi avoir le titre d'administrateur responsable.

Giravion. Aérodyne dont la sustentation en vol est obtenue par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors.

Grave. Dans le contexte des dispositions médicales de chapitre 6 : dont la gravité ou la nature est susceptible de compromettre la sécurité du vol.

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

Inspection de la qualité. La partie de la gestion de la qualité ayant trait au contrôle de la qualité. En d'autres termes, les inspections effectuées pour observer les événements/actions, documents, etc. afin de vérifier si les procédures opérationnelles et les impératifs établis sont respectés pendant l'exécution de l'événement ou de l'action et si les normes requises sont atteintes. Les vérifications des progrès des étudiants et les tests de performance sont des inspections de la qualité aussi bien que des fonctions du contrôle de la qualité.

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.

Liaison C2[†]. Liaison de données entre l'aéronef télépiloté et le poste de télépilotage aux fins de la gestion du vol.

Licence : titre délivré par l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile pour une période déterminée, attestant d'un niveau de compétence professionnelle autorisant le titulaire à exercer des fonctions spécifiques en relation avec un aéronef.

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 défectuosité et intégration d'une modification ou d'une réparation.

[†]Applicable jusqu'au 25 novembre 2026.

Manuel des procédures et de formation. Décrit la façon dont l'OFA se livre à ses activités. Il peut s'agir d'un manuel combiné ou d'un manuel de formation et d'un manuel des procédures.

(i) Manuel de formation. Un manuel contenant les buts et les objectifs de la formation, des cursus normaux et un curriculum pour chaque phase du cours de formation approuvé.

(ii) Manuel des procédures. Un manuel contenant les procédures, instructions et directives que le personnel d'un OFA doit suivre dans l'exécution de ses devoirs pour répondre aux impératifs du certificat.

Manuel qualité. Le document contenant les informations pertinentes ayant trait au système d'assurance de la qualité de l'organisme de formation.

Médecin-examinateur. Médecin ayant reçu une formation en médecine aéronautique et possédant une connaissance et une expérience pratiques de l'environnement aéronautique, qui est désigné par l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile pour conduire des examens médicaux de demandeurs de licences ou de qualifications pour lesquelles des conditions d'aptitude physique et mentale sont prescrites.

Membre d'équipage. Personne chargée par l'exploitant de fonctions à bord d'un aéronef pendant une période de service de vol.

Membre d'équipage de cabine. Membre d'équipage titulaire d'une licence qui effectue des tâches que lui a assignées l'exploitant ou le pilote commandant de bord pour assurer la sécurité des passagers, mais qui n'exercera pas les fonctions de membre d'équipage de conduite.

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.

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.

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.

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.

Navigation de surface (RNAV). Méthode de navigation permettant le vol sur n'importe quelle trajectoire voulue dans les limites de la couverture d'aides de navigation basées au sol ou dans l'espace, ou dans les limites des possibilités d'une aide autonome, ou grâce à une combinaison de ces moyens.
La navigation de surface englobe la navigation fondée sur les performances ainsi que d'autres opérations qui ne répondent pas à la définition de la navigation fondée sur les performances.

Navigation fondée sur les performances *(PBN).* Navigation de surface fondée sur des exigences en matière de performances que doivent respecter des aéronefs volant sur une route ATS, selon une procédure d'approche aux instruments ou dans un espace aérien désigné.
Les exigences en matière de performances sont exprimées dans des spécifications de navigation (spécification RNAV, spécification RNP) sous forme de conditions de précision, d'intégrité, de continuité, de disponibilité et de fonctionnalité à respecter pour le vol envisagé, dans le cadre d'un concept particulier d'espace aérien.

Norme de compétence. Niveau de performance qui est défini comme acceptable lorsqu'on détermine si la compétence est acquise ou non.

Normes de formation. Un document remis au titulaire d'un certificat d'OFA par l'autorité, qui spécifie les impératifs du programme de formation et autorise la formation, la vérification et les tests, ainsi que toute limitation y afférente.

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.

Organisme satellite de formation aéronautique. Un organisme de formation aéronautique se trouvant ailleurs qu'au principal établissement de celui-ci.

Organisme de Formation Agréé (OFA). Organisme agréé par l'ANAC et fonctionnant sous sa supervision conformément aux dispositions du présent règlement, qui peut dispenser une formation homologuée.

Organisme de Formation Déclaré (OFD). Un organisme autorisé à dispenser une formation aux pilotes sur la base d'une déclaration faite à l'ANAC.

Organisme de maintenance agréé. Organisme agréé ou autorisé par l'ANAC, conformément aux dispositions du Règlement relatif à la navigabilité des aéronefs, pour effectuer la maintenance d'aéronefs, de moteurs, d'hélices ou de leurs éléments et fonctionnant sous le contrôle de l'ANAC ou celui d'une autorité agréée par un État contractant.

Performances humaines. Capacités et limites de l'être humain qui ont une incidence sur la sécurité et l'efficacité des opérations aéronautiques.

Personnel technique : Instructeurs, examinateurs, et tout autre personnel détenteur d'un titre aéronautique et exerçant au sein d'un organisme de formation agréé.

Pilote aux commandes (PF). Pilote dont la tâche principale est de contrôler et de gérer la trajectoire de vol. Ses tâches secondaires consistent à effectuer des actions non liées à la trajectoire de vol (communications radio, systèmes d'aéronefs, autres activités d'exploitation, etc.) et à assurer la surveillance des autres membres d'équipage.

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.

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 la Sous-Direction des Licences et de la Formation du Personnel Aéronautique.

Pilote surveillant (PM). Pilote dont la tâche principale est de surveiller la trajectoire de vol et sa gestion par le PF. Ses tâches secondaires consistent à effectuer des actions non liées à la trajectoire de vol (communications radio, systèmes d'aéronefs, autres activités d'exploitation, etc.) et à assurer la surveillance des autres membres d'équipage.

Piloter. Manœuvrer les commandes d'un aéronef pendant le temps de vol.

Plan de cours (formation). Le résumé détaillé ou un aperçu des points principaux du cours.

Plan de vol. Ensemble de renseignements spécifiés au sujet d'un vol projeté ou d'une partie d'un vol ;

Note 1.— L'expression « plan de vol » peut être suivie des mots « préliminaire », « déposé », « en vigueur » ou « exploitation », qui indiquent le contexte et les différents stades d'un vol.
Note 2.— L'expression ci-dessus, lorsqu'elle est précédée des mots « message de », désigne la teneur et la forme des données de plan de vol en vigueur transmises par un organisme à un autre.

Planeur. Aérodyne 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.

Politique. Un document indiquant la position de l'organisation concernant un sujet spécifique.

Poste de télépilotage (RPS). Composant du système d'aéronef télépiloté qui contient l'équipement utilisé pour conduire l'aéronef télépiloté.

Procédure. Une façon de documenter un processus.

Processus. Un ensemble d'activités reliées entre elles ou qui interagissent pour transformer des données d'entrée en données de sortie ou résultats.

Programme de formation. Les cours, didacticiels, installations, l'équipement d'entraînement au vol et le personnel nécessaire pour réaliser un objectif particulier de formation.

Programme national de sécurité (PNS). Ensemble intégré de règlements et d'activités destinés à améliorer la sécurité.

Prorogation (par exemple, d'une qualification ou d'une autorisation). Désigne un acte administratif effectué, à la suite d'une demande soumise à l'ANAC pendant la période de validité d'une qualification ou autorisation et qui permet au titulaire de continuer à exercer les privilèges de cette qualification ou autorisation pour une nouvelle période donnée, sous réserve de satisfaire aux exigences spécifiées.

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.

Qualités d'aviateur. Usage constant du jugement et de connaissances, d'habiletés et de comportements bien maîtrisés pour réaliser les objectifs du vol.

RACI 2000 : Règlement Aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux licences du personnel Aéronautique.

Règlement applicable de navigabilité. Règlement de navigabilité complet et détaillé établi, adopté ou accepté par un État contractant pour la classe d'aéronefs, le moteur ou l'hélice considérés.

Renouvellement (par exemple, d'une qualification ou d'une autorisation). Désigne un acte administratif effectué après qu'une qualification ou autorisation est arrivée en fin de validité et qui a pour effet de renouveler les privilèges de cette qualification ou autorisation pour une nouvelle période donnée, sous réserve de satisfaire aux exigences spécifiées.

Sous-Direction des Licences et de la Formation du Personnel Aéronautique : L'ANAC est en charge de la délivrance des licences.

***Note** : Dans les dispositions du présent Règlement, la Sous-Direction des Licences et de la Formation du Personnel Aéronautique est considérée comme ayant été chargée des responsabilités suivantes par l'ANAC :*

a) évaluation des compétences d'un candidat à une licence ou à une qualification ;
b) délivrance des licences et inscription des qualifications ;
c) désignation et autorisation des personnes habilitées ;
d) homologation des cours d'instruction ;
e) approbation de l'utilisation des simulateurs d'entraînement au vol et autorisation de leur utilisation en vue de l'acquisition de l'expérience requise ou de la démonstration de l'habileté requise pour l'obtention d'une licence ou d'une qualification ;
f) validation/conversion des licences délivrées par d'autres États contractants.

Service de surveillance ATS. Terme utilisé pour désigner un service fourni directement au moyen d'un système de surveillance ATS.

Signer une fiche de maintenance. Certifier que les travaux de maintenance ont été effectués de façon complète et satisfaisante conformément aux normes de navigabilité applicables ; cette opération consiste à établir la fiche de maintenance mentionnée dans le Règlement relatif aux opérations aériennes (dans le cas d'une fiche non établie par un organisme de maintenance agréé) ou dans le Règlement relatif à la navigabilité des aéronefs (dans le cas d'une fiche établie par un organisme de maintenance agréé).

Simulateur d'entraînement au vol (FSTD). L'un quelconque des trois types suivants d'appareillage permettant de simuler au sol les conditions de vol :

- 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..

- 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.

- 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.

Simulateur d'entraînement au vol (FSTD). L'un quelconque des trois types suivants d'appareillage permettant de simuler au sol les conditions de vol :

- 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 d'équipage de l'équipage /l'équipage de conduite ainsi que les caractéristiques de performances et de vol de ce type d'aéronef.
- 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.
- Entraîneur primaire de vol aux instruments, appareillage équipé des instruments appropriés et simulant l'environnement du poste de pilotage d'un aéronef en vol ou l'environnement d'un RPAS dans des conditions de vol aux instruments.

Simulateur de vol. Voir Simulateur d'entraînement au vol.

Substances psychoactives. Alcool, opioïdes, cannabinoïdes, sédatifs et hypnotiques, cocaïne, autres psychostimulants, hallucinogènes et solvants volatils. Le café et le tabac sont exclus.

Surveillance. Processus cognitif de comparaison entre un état actuel et un état attendu.
Note. – La surveillance est intégrée dans les compétences pour un rôle donné dans une discipline aéronautique, ce qui sert de contre-mesures dans le modèle de gestion des menaces et des erreurs. Il faut des connaissances, des habiletés et des attitudes pour construire un modèle mental et prendre les mesures appropriées lorsque des écarts sont constatés.

Susceptible. Dans le contexte des dispositions médicales du chapitre 6 : qui constitue un risque inacceptable pour l'évaluateur médical.

Système d'aéronef télépiloté (RPAS) Aéronef télépiloté, poste ou postes de télépilotage connexes, liaisons de commande et de contrôle nécessaires et tout autre composant spécifié dans la conception de type.

Système d'aéronef télépiloté (RPAS). Aéronef télépiloté, poste ou postes de télépilotage connexes, liaison C2 nécessaire et tout autre composant spécifié dans la conception de type.

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.
Note : Un système sol comparable est un système dont il a été démontré, par une évaluation comparative ou une autre méthode, qu'il assure un niveau de sécurité et de performances égal ou supérieur à celui du SSR mono-impulsion.

Système qualité. Procédures et politiques organisationnelles documentées, audit interne de ces politiques et procédures, examen de gestion et recommandation d'amélioration de la qualité.

Système de gestion de la sécurité. Une façon systématique d'aborder la gestion de la sécurité, comprenant les structures organisationnelles, responsabilités, politiques et procédures nécessaires.

Système qualité. Procédures et politiques organisationnelles documentées, audit interne de ces politiques et procédures, examen de gestion et recommandation.

Système de qualité (SQ) (pour un OFA) : L'ensemble de toutes les activités, de tous les plans, de toutes les politiques, de tous les processus, de toutes les procédures, de toutes les ressources, de toutes les mesures d'incitation et de l'infrastructure œuvrant de concert en vue d'une gestion de la qualité totale. Ceci requiert un concept organisationnel avec politiques, processus, procédures et ressources documentés, qui sous-tendent l'engagement de tous les employés à délivrer des produits et des services excellents par le biais de la mise en œuvre des meilleures pratiques en matière de gestion de la qualité.

Télépilote. Personne chargée par l'exploitant de fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef télépiloté et qui manœuvre les commandes de vol, selon les besoins, durant le temps de vol.

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.

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.

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

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 l'Autorité de l'Aviation Civile.

Temps de vol aux instruments. Temps pendant lequel l'aéronef est piloté aux instruments sans aucun point de référence extérieur.

Temps de vol aux instruments : Temps pendant lequel un pilote conduit un aéronef, ou un télépilote conduit un aéronef télépiloté, uniquement aux instruments, sans aucun point de référence extérieur.

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. Ce temps est parfois appelé « temps bloc» ou «temps cale à cale».

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

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.

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.

Temps de vol en solo — systèmes d'aéronefs télépilotés. Temps de vol pendant lequel un élève-pilote est seul à commander le RPAS.

Temps de vol — systèmes d'aéronefs télépiloté [5]. Total du temps décompté depuis le moment où une liaison de commande et de contrôle (C2) est établie entre le poste de télépilotage (RPS) et l'aéronef télépiloté (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.

Temps de vol — systèmes d'aéronefs télépilotés [6]. Total du temps décompté depuis le moment où une liaison C2 est établie entre le poste de télépilotage (RPS) et l'aéronef télépiloté (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.

Temps d'instruction en double commande.[7] Temps de vol pendant lequel une personne reçoit, d'un pilote dûment autorisé, une instruction de vol à bord de l'aéronef.

Temps d'instruction en double commande[8] : 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 télépiloté

Transfert de commande. Passage de la commande du télépilotage d'un poste de télépilotage à un autre.

ULM : Aéronef monoplace ou biplace faiblement motorisé correspondant à un type de classe déterminé.

Usage de substances qui posent des problèmes. Représentent l'usage par du personnel aéronautique d'une ou de plusieurs substances psychoactives de nature :

a) à constituer un risque direct pour celui qui consomme ou qui compromet la vie, la santé ou le bien-être d'autrui ; et/ou

b) à engendrer ou aggraver un problème ou trouble professionnel, social, mental ou physique.

Validation (d'une licence). Mesure prise par un État contractant lorsque, au lieu de délivrer une nouvelle licence, il reconnaît à une licence délivrée par un autre État contractant la valeur d'une licence délivrée par ses soins.

Vérification de la qualité. Un examen systématique et indépendant visant à déterminer si les activités relatives à la qualité et les résultats qui y sont liés sont conformes aux arrangements prévus et si ces arrangements sont exécutés de façon efficace et conviennent pour réaliser les objectifs.

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.

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.

CARACTERES DES ELEMENTS DU REGLEMENT

Un Règlement Aéronautique de Côte d'ivoire (RACI) comporte des éléments dont les divers caractères sont précisés ci-après, toutefois, tous ces éléments ne figurent pas nécessairement dans chaque RACI.

1. — ***Dispositions qui constituent le Règlement proprement dit :***

a) ***Norme ou exigence nationale :*** Toute spécification portant sur les caractéristiques physiques, la configuration, le matériel, les performances, le personnel et les procédures, dont l'application uniforme est reconnue nécessaire à la sécurité ou à la régularité de la navigation aérienne internationale et à laquelle l'État de Côte d'Ivoire se conforme en application des dispositions de la Convention. En cas d'impossibilité de s'y conformer, une notification au Conseil est faite aux termes de l'article 38 de la Convention de Chicago.

b) ***Appendices et moyens de conformité*** contenant des dispositions jugées commode de grouper séparément mais qui font partie des normes nationales.

c) ***Définitions*** d'expressions utilisées dans les normes nationales lorsque la signification de ces expressions n'est pas couramment admise. Les définitions n'ont pas un caractère indépendant ; elles font partie des normes nationales où l'expression définie apparaît, car le sens des spécifications dépend de la signification donnée à cette expression.

d) ***Les tableaux*** **et** ***figures*** qui complètent ou illustrent une norme nationale et auxquels renvoie le texte de la disposition font partie intégrante de la norme nationale correspondante et ont le même caractère que celle-ci.

2. — ***Dispositions ne faisant pas partie du Règlement proprement dit :***

a) ***Introduction*** **et** ***notes explicatives*** figurant au début des parties, chapitres ou sections d'un Règlement afin de faciliter l'application des spécifications.

b) ***Notes*** insérées en italiques dans le texte du Règlement lorsqu'il est nécessaire de fournir des indications ou renseignements concrets sur certaines normes nationales ; ces notes ne font pas partie de la norme nationale en question.

d) ***Suppléments*** contenant des dispositions complémentaires à celles des normes nationales, ou des indications relatives à la mise en application. Les suppléments ne font pas partie des normes nationales.

TABLE DES MATIERES

LISTE DES PAGES EFFECTIVES II
INSCRIPTIONS DES AMENDEMENTS ET RECTIFICATIFS XVI
TABLEAU DES AMENDEMENTS XVII
TABLEAU DES RECTIFICATIFS XXII
LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE XXIII
LISTE DES ABREVIATIONS ET SIGLES XXIV
LISTE DE DIFFUSION XXVII
LISTE DES TERMES ET DEFINITIONS XXVIII
CARACTERES DES ELEMENTS DU REGLEMENT XLIV
TABLE DES MATIERES XLV
CHAPITRE 1ER : REGLES GENERALES RELATIVES À LA DELIVRANCE DES LICENCES 1-1
1.1 GENERALITES 1-1
1.2 REGLES GENERALES RELATIVES A LA DELIVRANCE DES LICENCES 1-1
1.2.1 Autorisation d'exercer des fonctions en qualité de personnel aéronautique 1-1
1.2.2 Reconnaissance, validation et conversion des licences, qualifications, autorisations et certificats 1-4
1.2.3 Privilèges du titulaire d'une licence 1-16
1.2.4 Aptitude physique et mentale 1-16
1.2.5 Validité des licences, qualifications et certificats 1-19
1.2.6 Diminution de l'aptitude physique ou mentale 1-24
1.2.7 Usage de substances psychoactives 1-24
1.2.8 Formation homologuée et organisme de formation agréé 1-25
1.2.9 Compétences linguistiques 1-28
1.2.10 Examens pour la délivrance des licences 1-30
1.2.11 Autorisation d'Examinateur 1-35
1.2.12 Suspension, révocation des titres délivrés et obligation d'informer 1-37
1.2.13 Obligation de détenir, porter et de présenter des documents 1-38
1.3 RECOURS AUX DECISIONS DE L'ANAC RELATIVES A LA DELIVRANCE DES TITRES AERONAUTIQUES 1-38
1.4 CONSEIL DE DISCIPLINE 1-38
CHAPITRE 2 : LICENCES ET QUALIFICATIONS DES PILOTES ET DES TELEPILOTES 2-1
A LICENCES ET QUALIFICATION DES PILOTES 2-1
2.1 REGLES GENERALES RELATIVES A LA DELIVRANCE DES LICENCES ET DES QUALIFICATIONS DE PILOTE 2-1
2.1.1 Conditions générales de délivrance des licences 2-1
2.1.2 Qualifications de catégorie 2-2
2.1.3 Qualifications de classe et de type 2-2
2.1.4 Cas où des qualifications de classe et de type sont nécessaires 2-3
2.1.5 Conditions exigées pour la délivrance des qualifications de classe et de type 2-4
2.1.6 Utilisation d'un simulateur d'entraînement au vol pour l'acquisition d'expérience et la démonstration d'habileté 2-24
2.1.7 Cas où une qualification de vol aux instruments est nécessaire 2-24
2.1.8 Cas où une autorisation d'assurer l'instruction est nécessaire 2-24
2.1.9 Prise en compte du temps de vol et des connaissances théoriques 2-24
2.1.10 Limitation des privilèges des pilotes ayant atteint l'Age de 60 ans et restriction des privilèges des pilotes ayant atteint l'Age de 65 ans 2-26
2.2 ÉLEVE-PILOTE 2-26
2.3 LICENCE DE PILOTE PRIVE 2-27

2.3.1 Conditions générales de délivrance de la licence pour les catégories Aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable et hélicoptère 2-27
2.3.2 Privilèges du titulaire de la licence PPL et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges 2-30
2.3.3 Conditions spécifiques à la délivrance de la licence de pilote privé avion 2-30
2.3.4 Conditions spécifiques à la délivrance de la licence de pilote privé Hélicoptère. 2-32
2.3.5 Conditions spécifiques à la délivrance de la licence de pilote privé d'aéronef à sustentation motorisée 2-33
2.4 LICENCE DE PILOTE PROFESSIONNEL (CPL) 2-36
2.4.1 Conditions générales de délivrance de la licence de pilote professionnel pour les catégories Aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable et hélicoptère 2-36
2.4.2 Privilèges du titulaire de la licence de pilote professionnel et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges 2-39
2.4.3 Conditions spécifiques à la délivrance de la qualification catégorie avion 2-40
2.4.4 Conditions propres à la délivrance de la licence de pilote professionnel de catégorie hélicoptère – CPL(H) 2-42
2.4.5 Conditions propres à la délivrance de la licence de catégorie aéronef à sustentation motorisée 2-44
2.4.6 Conditions propres à la délivrance de la qualification catégorie dirigeable 2-45
2.5 LICENCE DE PILOTE EN EQUIPAGE MULTIPLE (MPL) CATEGORIE AVION 2-47
2.6 LICENCE DE PILOTE DE LIGNE (ATPL) 2-47
2.6.1 Conditions générales de délivrance de la licence pour les catégories aéronef à sustentation motorisée, avion et hélicoptère 2-47
2.6.2 Privilèges du titulaire de la licence de pilote de ligne et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges 2-51
2.6.3 Conditions propres à la délivrance de la qualification catégorie avion 2-52
2.6.4 Conditions propres à la délivrance de la qualification catégorie hélicoptère ... 2-53
2.6.5 Conditions propres à la délivrance de la qualification catégorie aéronef à sustentation motorisée 2-54
2.7 QUALIFICATION DE VOL AUX INSTRUMENTS (IR) 2-55
2.7.1 Conditions de délivrance de la qualification pour les catégories aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable et hélicoptère 2-55
2.7.2 Privilèges du titulaire de la qualification et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges 2-58
2.7.3 Expérience 2-58
2.7.4 Instruction de vol 2-59
2.7.5 Validité, prorogation et renouvellement de la qualification IR 2-60
2.7.6 Procédures de navigation fondées sur les performances (PBN) 2-62
2.7.7 Qualifications additionnels 2-63
2.8 QUALIFICATION D'INSTRUCTEUR DE VOL, AU SOL ET AUTORISATION D'EXAMINATEUR POUR LES AERONEFS A SUSTENTATION MOTORISE, LES AVIONS, LES DIRIGEABLES ET LES HELICOPTERES 2-64
2.8.1 Conditions générales de délivrance de la qualification d'instructeur de vol 2-64
2.8.2 Privilèges du titulaire de la qualification et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges 2-67

2.8.3 Conditions spécifiques aux différentes catégories de qualifications d'instructeurs 2-68
2.8.4 Conditions de délivrance d'une qualification d'instructeur au sol 2-91
2.8.5 Autorisations d'examinateurs de pilotes en charge des épreuves en vol 2-93
2.9 LICENCE DE PILOTE DE PLANEUR 2-105
2.9.1 Conditions de délivrance de la licence 2-105
2.9.2 Privilèges du titulaire de la licence et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges 2-107
2.10 LICENCE DE PILOTE DE BALLON LIBRE 2-107
2.10.1 Conditions de délivrance de la licence 2-107
2.10.2 Privilèges du titulaire de la licence et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges 2-110
2.11 LICENCE DE PILOTE D'ULTRA LEGER MOTORISE (ULM) 2-110
2.11.1 Elève pilote d'ULM 2-110
2.11.2 Conditions de délivrance de la licence de pilote d'ULM 2-111
2.11.3 Privilèges du titulaire de la licence et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges 2-113
2.11.5 Qualification d'ULM 2-114
2.11.6 Validité des qualifications d'ULM 2-114
2.11.7 Prorogation et renouvellement de qualification d'ULM 2-115
2.11.8 Qualification d'instructeur de pilote d'ULM 2-115
B. LICENCES ET QUALIFICATIONS DES TELEPILOTES 2-116
2.12 REGLES GENERALES RELATIVES A LA DELIVRANCE DES LICENCES ET QUALIFICATIONS DE TELEPILOTE 2-116
2.12.1 Spécifications générales relatives à la délivrance des licences 2-117
2.12.2 Qualifications de catégorie 2-117
2.12.3 Qualifications de classe et de type 2-117
2.12.4 Cas où des qualifications de classe et de type sont nécessaires 2-118
2.12.5 Conditions de délivrance des qualifications de classe et de type 2-118
2.12.6 Utilisation d'un simulateur d'entraînement au vol pour l'acquisition d'expérience et la démonstration des compétences 2-119
2.12.7 Cas où une autorisation est nécessaire pour dispenser la formation conduisant à une licence de télépilote 2-120
2.12.8 Prise en compte du temps de vol RPAS 2-120
2.12.9 Limitation des privilèges des téiépilotes ayant atteint l'âge de 60 ans 2-121
2.13 ÉLEVE-TELEPILOTE 2-121
2.13.3 Aptitude physique et mentale 2-122
2.14 LICENCE DE TELEPILOTE 2-122
2.14.1 Conditions générales de délivrance de la licence de télépilote 2-122
2.14.2 Privilèges du titulaire de la licence de télépilote et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges 2-126
2.14.3 Conditions propres à la délivrance de la licence de télépilote 2-126
2.15 QUALIFICATION D'INSTRUCTEUR RPAS 2-127
2.15.1 Conditions de délivrance de la qualification 2-127
2.15.2 Privilèges du titulaire de la qualification et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges 2-129
CHAPITRE 3 : LICENCES DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE AUTRES QUE LES LICENCES DES PILOTES 3-1

3.1 REGLES GENERALES RELATIVES AUX LICENCES DE NAVIGATEUR ET DE MECANICIEN NAVIGANT 3-1
3.1.1 Conditions d'obtention 3-1
3.2 LICENCE DE NAVIGATEUR 3-1
3.2.1 Conditions de délivrance de la licence 3-1
3.2.2 Privilèges du titulaire de la licence et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges 3-4
3.3 LICENCE DE MECANICIEN NAVIGANT 3-4
3.3.1 Conditions de délivrance de la licence 3-4
3.3.2 Privilèges du titulaire de la licence et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges 3-7
3.4 OPERATEUR RADIOTELEPHONISTE NAVIGANT 3-8
CHAPITRE 4 : LICENCES ET QUALIFICATIONS DU PERSONNEL AUTRE QUE LES MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE 4-1
4.1 REGLES GENERALES RELATIVES AUX LICENCES ET AUX QUALIFICATIONS DU PERSONNEL AUTRE QUE LES MEMBRES D'EQUIPAGE DE CONDUITE 4-1
4.2 LICENCE, QUALIFICATIONS DE TECHNICIEN DE MAINTENANCE D'AERONEF ET AUTORISATION D'EXAMINATEUR DESIGNE 4-1
4.2.1 Conditions de délivrance de la licence 4-1
4.2.2 Privilèges du titulaire de la licence de technicien de maintenance d'aéronef et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges 4-5
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 2027) 4-6
4.2.5 Prorogation et renouvellement de licence de TMA 4-7
4.2.6 Instructeurs de technicien de maintenance d'aéronefs 4-7
4.2.7 Examinateur désigné de TMA 4-8
4.3 CONTROLEUR STAGIAIRE DE LA CIRCULATION AERIENNE 4-8
4.3.1 Généralités 4-8
4.3.2 Aptitude physique et mentale 4-8
4.4 LICENCE DE CONTROLEUR DE LA CIRCULATION AERIENNE 4-8
4.4.1 Conditions de délivrance de la licence 4-8
4.5 QUALIFICATIONS DE CONTROLEUR DE LA CIRCULATION AERIENNE 4-10
4.5.1 Catégories de qualifications de contrôleur de la circulation aérienne 4-10
4.5.2 Conditions exigées pour les qualifications de contrôleur de la circulation aérienne 4-10
4.5.3 Privilèges du détenteur de qualifications de contrôleur de la circulation aérienne et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges 4-13
4.5.4 Autorisation d'examinateur de contrôleur de la circulation aérienne 4-14
4.6 LICENCE D'AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION 4-15
4.6.1 Conditions de délivrance de la licence 4-15
4.6.2 Privilèges du titulaire de la licence ou d'une attestation d'ATE et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges 4-18
4.6.3 Maintien de compétences 4-19
4.6.4 Prorogation et renouvellement de la licence d'agent technique d'exploitation 4-19
4.6.5 Instructeur d'agent technique d'exploitation 4-19
4.6.6 Examinateur d'agent technique d'exploitation 4-21
4.7 LICENCE D'OPERATEUR RADIO DE STATION AERONAUTIQUE 4-21

4.7.1 Conditions de délivrance de la licence 4-21
4.7.2 Privilèges de l'opérateur radio de station aéronautique et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges 4-23
4.8 PERSONNEL DE METEOROLOGIE AERONAUTIQUE 4-23
4.9 LICENCE DE MEMBRE DE L'EQUIPAGE DE CABINE 4-23
4.9.1 Conditions de délivrance de la licence 4-23
4.9.2 Privilèges du titulaire de la licence et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges 4-25
4.9.3 Validité, prorogation et renouvellement d'une qualification de membre d'équipage de cabine 4-26
4.9.4 Formation aux Types d'avion 4-26
4.9.5 Qualifications d'instructeur et autorisation d'examinateur de membre d'équipage de cabine 4-26
CHAPITRE 5 : PRÉSENTATION ET CONTENU DES LICENCES DU PERSONNEL 5-1
5.1 GENERALITES 5-1
5.2 SPECIFICATIONS RELATIVES AUX LICENCES DELIVREES SUR PAPIER DE PREMIERE QUALITE OU SUR TOUTE AUTRE MATIERE APPROPRIEE, COMME LES CARTES EN PLASTIQUE 5-1
5.3 SPECIFICATIONS RELATIVES AUX LICENCES DU PERSONNEL DELIVREES PAR VOIE ELECTRONIQUE 5-3
CHAPITRE 6 CONDITIONS MÉDICALES DE DÉLIVRANCE DES LICENCES 6-1
6.0.1 Objet et Champ d'application 6-1
6.0.2 Aptitude physique et mentale 6-1
6.0.3 Altération de l'aptitude physique et mentale 6-1
6.0.4 Circonstances spéciales 6-2
6.0.5 Médecin évaluateur 6-2
6.0.6 Centre d'Expertise Médicale du Personnel Aéronautique (CEMPA) 6-3
6.0.7 Médecins Examinateurs Agréés (M.E.A.) 6-3
6.0.8 Conseil médical de l'aéronautique civile (CMAC) 6-5
6.0.9 Examens médicaux 6-6
6.0.10 Certificats médicaux 6-6
6.0.11 Durée de validité des certificats médicaux 6-7
6.0.12 Obligations du candidat 6-8
6.0.13 Dérogation et appel 6-9
6.0.14 Formation en médecine aéronautique 6-9
6.1 CERTIFICAT D'APTITUDE PHYSIQUE ET MENTALE - GENERALITES 6-10
6.2 SPECIFICATIONS RELATIVES AUX ATTESTATIONS MEDICALES 6-11
6.2.1 Généralités 6-11
6.2.2 Conditions d'aptitude physique et mentale 6-11
6.2.3 Conditions de test d'acuité visuelle 6-12
6.2.4 Conditions de perception des couleurs 6-12
6.2.5 Conditions des tests d'audition 6-13
6.3 ATTESTATION MEDICALE DE CLASSE 1 6-14
6.3.1 Obtention et renouvellement d'une attestation médicale 6-14
6.3.2 Conditions d'aptitude physique et mentale 6-14
6.3.3 Conditions de vision 6-19
6.3.4 Conditions d'audition 6-21
6.4 ATTESTATION MEDICALE DE CLASSE 2 6-21
6.4.1 Obtention et renouvellement d'une attestation médicale 6-21

6.4.2 Conditions d'aptitude physique et mentale 6-22
6.4.3 Conditions de vision 6-27
6.4.4 Conditions d'audition 6-29
6.5 ATTESTATION MEDICALE DE CLASSE 3 6-29
6.5.1 Obtention et renouvellement d'une attestation médicale 6-29
6.5.2 Conditions d'aptitude physique et mentale 6-29
6.5.3 Conditions de vision 6-34
6.5.4 Conditions d'audition 6-36
APPENDICES APP-1
APPENDICE AU § 1.2.5.2 : DUREE DE VALIDITE DES CERTIFICATS MEDICAUX ..... APP § 1.2.5.2-1
1 - CLASSE 1 ..... APP § 1.2.5.2-1
2 - CLASSES 2 ET 3 ..... APP § 1.2.5.2-1
APPENDICE 1 AU § 1.2.8: ORGANISME DE FORMATION AGREE (OFA) ..... APP 1 § 1.2.8-1
1. DELIVRANCE D'UN AGREMENT D'ORGANISME DE FORMATION ..... APP 1 § 1.2.8-1
2. PROCESSUS DE CERTIFICATION ..... APP 1 § 1.2.8-1
2.1.1 Phase 1 – Demande préliminaire ..... APP 1 § 1.2.8-2
2.1.2 Phase 2 – Demande formelle ..... APP 1 § 1.2.8-2
2.1.3 Phase 3 : Évaluation de conformité des documents ..... APP 1 § 1.2.8-2
2.1.4 Phase 4 : Démonstration et Audit/Inspection ..... APP 1 § 1.2.8-3
2.1.6 Phase 5 : Délivrance d'agrément d'organisme de formation ..... APP 1 § 1.2.8-3
2.2 Gestion de l'agrément ..... APP 1 § 1.2.8-4
2.2.3 Prorogation et renouvellement ..... APP 1 § 1.2.8-4
3 MANUEL DE FORMATION ET DE PROCEDURES ..... APP 1 § 1.2.8-5
4. PROGRAMMES DE FORMATION ..... APP 1 § 1.2.8-7
5. SYSTEME D'ASSURANCE QUALITE ..... APP 1 § 1.2.8-8
5.1.1 Politique qualité ..... APP 1 § 1.2.8-8
5.1.2 Programme d'Assurance Qualité ..... APP 1 § 1.2.8-9
5.1.3 Planning d'audits d'assurance qualité ..... APP 1 § 1.2.8-9
5.1.4 Auditeurs internes ..... APP 1 § 1.2.8-9
5.1.5 Documentation du programme d'audit de l'Assurance Qualité .... APP 1 § 1.2.8-10
5.1.6 Revue de direction ..... APP 1 § 1.2.8-10
5.2 Manuel qualité ..... APP 1 § 1.2.8-10
5.3 Dossiers relatifs à la qualité ..... APP 1 § 1.2.8-11
6. INSTALLATIONS ET MOYENS ..... APP 1 § 1.2.8-11
7. PERSONNEL ..... APP 1 § 1.2.8-13
7.1 Dirigeant Responsable : ..... APP 1 § 1.2.8-13
7.2. Responsable Pédagogique : ..... APP 1 § 1.2.8-14
7.3 Responsable du Système de Gestion de la Sécurité (SGS) ..... APP 1 § 1.2.8-14
7.4. Responsable Qualité ..... APP 1 § 1.2.8-15
7.5 Responsable Formation Vol ..... APP 1 § 1.2.8-15
7.6 Responsable Formation Sol ..... APP 1 § 1.2.8-16
7.7 Personnel Instructeur ..... APP 1 § 1.2.8-16
7.8.2 Instructeurs en vol ..... APP 1 § 1.2.8-17
7.8.3 Instructeur sur simulateur d'entraînement au vol ..... APP 1 § 1.2.8-17
7.8.4 Instructeur au sol ..... APP 1 § 1.2.8-18
8. TENUE DES DOSSIERS ..... APP 1 § 1.2.8-18
8.1 Généralités ..... APP 1 § 1.2.8-18

8.2 Dossiers du personnel instructeur ou examinateur ..... APP 1 § 1.2.8-19
8.3 Dossiers des stagiaires ..... APP 1 § 1.2.8-19
9. SUPERVISION ..... APP 1 § 1.2.8-20
10. ÉVALUATION ET VERIFICATION ..... APP 1 § 1.2.8-20
11. CERTIFICAT OU ATTESTATION D'ACHEVEMENT DE LA FORMATION ..... APP 1 § 1.2.8-21
12. RESTRICTIONS DE PUBLICITE ..... APP 1 § 1.2.8-21
13. ACCES A L'ORGANISME DE FORMATION ..... APP 1 § 1.2.8-22
14. SOUS-TRAITANTS ET FOURNISSEURS TIERS ..... APP 1 § 1.2.8-22
15. CREDITS DE FORMATION ENTRE OFA ..... APP 1 § 1.2.8-22
APPENDICE 2 AU § 1.2.8 : CADRE POUR LES SYSTEMES DE GESTION DE LA SECURITE (SGS) ..... APP 2 § 1.2.8-1
APPENDICE 3 AU § 1.2.8 : EXIGENCES DE QUALIFICATION DES DISPOSITIFS DE ..... APP 3 § 1.2.8-1
APPENDICE 4 AU § 1.2.8 : LOGIGRAMME DU PROCESSUS DE CERTIFICATION ..... APP 4 § 1.2.8-1
APPENDICE 5 AU § 1.2.8 : PROGRAMME DE FORMATION ET CRITERES D'UTILISATION DE SIMULATEURS DE CONTROLEURS DE LA CIRCULATION AERIENNE ..... APP 5 § 1.2.8-1
1. PROGRAMME DE FORMATION INITIALE ..... APP 5 § 1.2.8-1
2. PROGRAMME DE FORMATION CONTINUE ET DE QUALIFICATION ..... APP 5 § 1.2.8-1
3. CRITERES D'UTILISATION DES SIMULATEURS ..... APP 5 § 1.2.8-1
4. FORMATION DANS DES SITUATIONS D'URGENCE ET INHABITUELLES ..... APP 5 § 1.2.8-2
APPENDICE 6 AU §1.2.8 : PROGRAMME DE FORMATION DES MEMBRES D'EQUIPAGE DE CABINE APP 6 § 1.2.8-1
APPENDICE 7 AU § 1.2.8 : PROGRAMME DE FORMATION DES DE TECHNICIENS DE MAINTENANCE D'AERONEFS ..... APP 7 § 1.2.8-1
1. EXIGENCES COMPLEMENTAIRES ..... APP 7 § 1.2.8-1
2. STANDARD DE COURS TMA ..... APP 7 § 1.2.8-1
2.1 Généralités ..... APP 7 § 1.2.8-1
2.2 Niveaux de connaissances ..... APP 7 § 1.2.8-2
2.3 Modules ..... APP 7 § 1.2.8-2
3. EXIGENCES RELATIVES AUX EXAMENS DE TMA ..... APP 7 § 1.2.8-2
3.2 Nombre de questions par module de connaissances de base ..... APP 7 § 1.2.8-1
APPENDICE 8 AU §1.2.8 : PROGRAMME DE FORMATION DES AGENTS TECHNIQUES D'EXPLOITATION ..... APP 8 § 1.2.8-1
1. EXIGENCES COMPLEMENTAIRES ..... APP 8 § 1.2.8-1
2. GUIDE DE REFERENCE DE L'INSTRUCTION ..... APP 8 § 1.2.8-1
3. REFERENCE DE L'INSTRUCTION INITIALE ..... APP 8 § 1.2.8-2
4. CONTROLES D'ETAPES ET TESTS DE FIN DE COURS ..... APP 8 § 1.2.8-6
5. CONTENU DU PROGRAMME DE MAINTIEN DE COMPETENCE D'ATE ..... APP 8 § 1.2.8-6
6. FORMATION PRATIQUE SUR SITE DE L'ATE ..... APP 8 § 1.2.8-7
APPENDICE 9 AU §1.2.8 : PROGRAMME DE FORMATION DES MECANICIENS NAVIGANTS ..... APP 9 § 1.2.8-1
APPENDICE 10 AU § 1.2.8 : MODELE D'AGREMENT D'UN OFA ..... APP 10 § 1.2.8-1
APPENDICE 11 AU § 1.2.8 : MODELE DE VALIDATION D'AGREMENT ETRANGER D'UN OFA ..... APP 11 § 1.2.8-3
APPENDICE 12 AU § 1.2.8 : EXIGENCES RELATIVES AUX ORGANISMES DE FORMATION DECLARES (OFD) ..... APP 12 § 1.2.8-1
1. GENERALITES ..... APP 12 § 1.2.8-1
2. CONDITIONS D'OBTENTION DE L'AUTORISATION D'ORGANISME DE FORMATION DECLARE ..... APP 12 § 1.2.8-1
3. MODIFICATIONS ET CESSATION DES ACTIVITES DE FORMATION ..... APP 12 § 1.2.8-2
4. RETRAIT DE L'AUTORISATION DE DISPENSER UNE FORMATION ..... APP 12 § 1.2.8-2
5. ACCES ..... APP 12 § 1.2.8-2
6. RESOLUTION DE PROBLEMES DE SECURITE ..... APP 12 § 1.2.8-2
7. PERSONNEL DE L'OFD ..... APP 12 § 1.2.8-3

8. INSTALLATIONS ..... APP 12 § 1.2.8-4
10. PROGRAMME DE FORMATION DE L'OFD ..... APP 12 § 1.2.8-5
11. AERONEFS D'ENTRAINEMENT ET FSTD ..... APP 12 § 1.2.8-5
12. AERODROMES ET SITES D'EXPLOITATION ..... APP 12 § 1.2.8-5
13. INSTRUCTION THEORIQUE ..... APP 12 § 1.2.8-5
14. BILAN INTERNE ANNUEL ET RAPPORT D'ACTIVITE ANNUEL ..... APP 12 § 1.2.8-6
APPENDICE 13 AU § 1.2.8 : EXIGENCES RELATIVES A L'OBTENTION D'UNE AUTORISATION DE FORMATION DE TELEPILOTES ..... APP 13 § 1.2.8-1
1. GENERALITES ..... APP 13 § 1.2.8-1
2. DOSSIER DE DEMANDE D'UNE AUTORISATION DE FORMATION DE TELEPILOTE ..... APP 13 § 1.2.8-1
3. ÉVALUATION DE LA DEMANDE D'UNE AUTORISATION DE FORMATION DE TELEPILOTE ..... APP 13 § 1.2.8-1
4. VALIDITE ET MAINTIEN D'UNE AUTORISATION DE FORMATION DE TELEPILOTE ..... APP 13 § 1.2.8-2
5. EXIGENCES MINIMALES RELATIVES AU CONTENU DE LA FORMATION A DISPENSER ..... APP 13 § 1.2.8-2
5.1. Formation théorique ..... APP 13 § 1.2.8-2
5.2. Formation pratique (opérations d'activités particulières hors vue directe, hors zone peuplée) ..... APP 13 § 1.2.8-5
APPENDICE AU § 1.2.9 : SPÉCIFICATIONS RELATIVES AUX COMPÉTENCES ..... APP § 1.2.9-1
1. GENERALITES ..... APP § 1.2.9-1
2. DESCRIPTEURS HOLISTIQUES ..... APP § 1.2.9-1
APPENDICE AU § 1.4 : ORGANISATION ET AU FONCTIONNEMENT DU CONSEIL DE DISCIPLINE DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE DE L'AVIATION CIVILE ..... APP § 1.4-1
1. ATTRIBUTIONS ..... APP § 1.4-1
2. ORGANISATION ..... APP § 1.4-1
3. FONCTIONNEMENT DU CONSEIL DE DISCIPLINE ..... APP § 1.4-3
APPENDICE AU § 2.1.3 : FORMATION, EXAMEN PRATIQUE ET CONTROLE DE COMPETENCES POUR L'ATPL, LES QUALIFICATIONS DE TYPE ET DE CLASSE ET CONTROLE DE COMPETENCES POUR L'IR ..... APP § 2.1.3-1
APPENDICE AU § 2.1.5.2 :RENOUVELLEMENT QUALIFICATIONS DE PILOTES ARRIVEES A ECHEANCE ..... APP § 2.1.5.2-1
APPENDICE AU § 2.1.9 : PRISE EN COMPTE DES CONNAISSANCES THEORIQUES ..... APP § 2.1.9-1
1. PPL, BPL, ULM ET SPL ..... APP § 2.1.9-1
2. CPL ..... APP § 2.1.9-1
3. ATPL ..... APP § 2.1.9-2
4. IR ..... APP § 2.1.9-3
APPENDICE AUX § 2.4 ET 2.6: COURS DE FORMATION POUR LA DÉLIVRANCE D'UNE CPL ET D'UNE ATPL ..... APP § 2.4 ET 2.6-1
A. COURS INTEGRE ATP – AVIONS ..... APP § 2.4 ET 2.6-1
B. COURS MODULAIRE ATP – AVIONS ..... APP § 2.4 ET 2.6-3
C. COURS INTEGRE CPL/IR – AVIONS ..... APP § 2.4 ET 2.6-4
D. COURS INTEGRE CPL – AVIONS ..... APP § 2.4 ET 2.6-6
E. COURS MODULAIRE CPL – AVIONS ..... APP § 2.4 ET 2.6-8
F. COURS INTEGRE ATP/IR – HELICOPTERES ..... APP § 2.4 ET 2.6-10
G. COURS INTEGRE ATP – HELICOPTERES ..... APP § 2.4 ET 2.6-12
H. COURS MODULAIRE ATP – HELICOPTERES ..... APP § 2.4 ET 2.6-14
I. COURS INTEGRE CPL/IR – HELICOPTERES ..... APP § 2.4 ET 2.6-14
J. COURS INTEGRE CPL - HELICOPTERE ..... APP § 2.4 ET 2.6-16
K. COURS MODULAIRE CPL – HELICOPTERE ..... APP § 2.4 ET 2.6-18
L. COURS INTEGRE CPL/IR – DIRIGEABLES ..... APP § 2.4 ET 2.6-20

M. COURS INTEGRE CPL – DIRIGEABLES ..... APP § 2.4 ET 2.6-22
N. COURS MODULAIRE CPL – DIRIGEABLES ..... APP § 2.4 ET 2.6-23
APPENDICE AU § 2.4.3.2 (C) : EXAMEN PRATIQUE POUR LA DELIVRANCE DE LA LICENCE CPL ..... APP § 2.4.3.2 (C)-1
A. GENERALITES ..... APP § 2.4.3.2 (C)-1
B. CONTENU DE L'EXAMEN PRATIQUE POUR LA DELIVRANCE D'UNE CPL — AVIONS ..... APP § 2.4.3.2 (C)-2
C. CONTENU DE L'EXAMEN PRATIQUE POUR LA DELIVRANCE D'UNE CPL — HELICOPTERES .. APP § 2.4.3.2 (C)-5
D. CONTENU DE L'EXAMEN PRATIQUE POUR LA DELIVRANCE D'UNE CPL — DIRIGEABLES ... APP § 2.4.3.2 (C)-9
APPENDICE 1 AU § 2.5 : CONDITIONS DE DELIVRANCE DE LA LICENCE DE PILOTE EN EQUIPAGE MULTIPLE — AVION ..... APP 1 § 2.5-1
APPENDICE 2 AU § 2.5 : COURS DE FORMATION INTEGRE MPL ..... APP 2 § 2.5-1
APPENDICE AU § 2.7 : COURS DE FORMATION MODULAIRE POUR LA QUALIFICATION DE VOL AUX INSTRUMENTS (IR) ..... APP § 2.7-1
A. IR(A) – COURS MODULAIRE DE FORMATION EN VOL ..... APP § 2.7-1
B. IR(H) – COURS MODULAIRE DE FORMATION EN VOL ..... APP § 2.7-4
C. IR(As) – COURS MODULAIRE DE FORMATION EN VOL ..... APP § 2.7-6
APPENDICE AU § 2.7.1.2 (B) : EXAMEN PRATIQUE DE LA QUALIFICATION IR ..... APP § 2.7.1.2 5 (B)-1
APPENDICE AU § 2.7.5: OBTENTION DE CREDITS CROISES POUR LA PARTIE IR DE L'EXAMEN PRATIQUE POUR UNE QUALIFICATION DE CLASSE OU DE TYPE ..... APP § 2.7.5-1
A. AVIONS ..... APP § 2.7.5-1
B. HELICOPTERES ..... APP § 2.7.5-2
APPENDICE AU § 2.9 : LICENCE DE PILOTE DE PLANEUR ..... APP § 2.9-1
A. SPL – PRIVILEGES ET CONDITIONS ..... APP § 2.9-1
B. SPL – EXIGENCES EN TERMES D'EXPERIENCE ET OBTENTION DE CREDITS ..... APP § 2.9-1
C. SPL – MODES DE LANCEMENT ..... APP § 2.9-2
D. SPL – EXIGENCES EN TERMES D'EXPERIENCE RECENTE ..... APP § 2.9-2
APPENDICE AU § 2.10 : LICENCE DE PILOTE DE BALLON LIBRE ..... APP § 2.10-1
A. BPL – PRIVILEGES ET CONDITIONS ..... APP § 2.10-1
B. BPL – EXIGENCES EN TERMES D'EXPERIENCE ET OBTENTION DE CREDITS ..... APP § 2.10-1
C. BPL – EXTENSION DES PRIVILEGES AUX VOLS CAPTIFS ..... APP § 2.10-1
D. BPL – EXTENSION DES PRIVILEGES A UNE AUTRE CLASSE OU UN AUTRE GROUPE DE BALLONS .... APP § 2.10-1
E. BPL – EXIGENCES EN TERMES D'EXPERIENCE RECENTE ..... APP § 2.10-2
APPENDICE AU § 2.11 : LICENCE DE PILOTE D'ULM ..... APP § 2.11-1
1. BREVET ..... APP § 2.11-1
1.1 Élève pilote ULM ..... APP § 2.11-1
1.2 Exigences et privilèges ..... APP § 2.11-1
1.3 Formation théorique ..... APP § 2.11-1
1.4 Examen théorique ..... APP § 2.11-2
2. LICENCE ..... APP § 2.11-2
2.1 Formation pratique ..... APP § 2.11-2
2.2 Examen pratique ..... APP § 2.11-3
3. DELIVRANCE DES QUALIFICATIONS DE CLASSE ..... APP § 2.11-3
4. EMPORT PASSAGER ..... APP § 2.11-4
5. EQUIVALENCE ..... APP § 2.11-4
6. ACTIVITES PARTICULIERES ..... APP § 2.11-5
APPENDICE AU § 3. 2 : LICENCE DE NAVIGATEUR ..... APP § 3.2-1
APPENDICE AU § 3.3 : LICENCE DE MECANICIEN NAVIGANT ..... APP § 3.3-1
APPENDICE AU § 4.2 : LICENCE DE TECHNICIEN DE MAINTENANCE D'AERONEFS ..... APP § 4.2-1

APPENDICE AU § 4.2.3 : CATEGORIES DE QUALIFICATION DE TECHNICIEN DE MAINTENANCE D'AERONEF ..... APP § 4.2.3-1
1. LICENCE DE CATEGORIE A ..... APP § 4.2.3-1
2. LICENCE DE CATEGORIE B ..... APP § 4.2.3-2
5. LICENCE DE CATEGORIE C ..... APP § 4.2.3-2
APPENDICE AU § 4.2.5 : CONDITIONS COMPLEMENTAIRES DE RENOUVELLEMENT DES LICENCES DE TECHNICIEN DE MAINTENANCE D'AERONEF ..... APP § 4.2.5-1
APPENDICE AU § 4.3.1 : CONDITIONS DE DELIVRANCE D'UNE CARTE DE CONTROLEUR DE LA CIRCULATION AERIENNE STAGIAIRE ..... APP § 4.3.1-1
APPENDICE AU § 4.4.1.3.2: CONDITIONS DE DELIVRANCE, PROROGATION ET RENOUVELLEMENT D'UNE HABILITATION D'INSTRUCTEUR DE FORMATION EN COURS D'EMPLOI DE CONTRÔLEUR DE LA CIRCULATION AERIENNE ..... APP § 4.4.1.3.2-1
APPENDICE AU § 4.5.1 : CONDITIONS DE DELIVRANCE, PROROGATION ET RENOUVELLEMENT D'UNE QUALIFICATION D'INSTRUCTEUR DE CONTROLEUR DE LA CIRCULATION AERIENNEAPP § 4.5.1-1
APPENDICE AU § 4.5.3.4 : CONDITIONS DU MAINTIEN DES QUALIFICATIONS ET DE LA VALIDITE DES MENTIONS DES LICENCES DE CONTROLEUR DE LA CIRCULATION AERIENNE ..... APP § 4.5.3.4-1
1. PROROGATION DE QUALIFICATIONS D'ATC ..... APP § 4.5.3.4-1
2. RETABLISSEMENT DE LA VALIDITE D'UNE QUALIFICATION ..... APP § 4.5.3.4-2
APPENDICE AU § 4.5.4 AUTORISATION D'EXAMINATEUR DE CONTRÔLEUR DE LA CIRCULATION AÉRIENNE - ..... APP § 4.5.4-1
APPENDICE AU § 4.6 : LICENCE D'AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION ..... APP § 4.6-1
APPENDICE AU § 4.6.4 RETABLISSEMENT DES PRIVILEGES D'UNE LICENCE D'ATE ARRIVEE A ECHEANCE, CONTENU DU PROGRAMME DE MAINTIEN DE COMPETENCES ET CONTENU DU PROGRAMME DE FORMATION PRATIQUE D'ATE ..... APP § 4.6.4-1
1. RETABLISSEMENT DES PRIVILEGES D'UNE LICENCE D'ATE ARRIVEE A ECHEANCE ..... APP § 4.6.4-1
2. CONTENU DU PROGRAMME DE MAINTIEN DE COMPETENCE D'ATE ..... APP § 4.6.4-1
3. FORMATION PRATIQUE SUR SITE DE L'ATE ..... APP § 4.6.4-3
4. CONTENU DETAILLE DU PROGRAMME DE FORMATION PRATIQUE SUR SITE D'ATE ..... APP § 4.6.4-4
APPENDICE 1 AU § 4.9 : FORMATION INITIALE DE MEMBRE D'EQUIPAGE DE CABINE ..... APP 1 § 4.9-1
A. CERTIFICAT DE SECURITE ET SAUVETAGE (CSS) ..... APP 1 § 4.9-1
A.1 Cours théoriques ..... APP 1 § 4.9-1
A.2 Épreuves pratiques et natation ..... APP 1 § 4.9-6
A.3 Équipements relatifs à la formation initiale de MEC ..... APP 1 § 4.9-8
A.4 Dispositions relatives aux évaluations de la formation initiale ..... APP 1 § 4.9-9
B. DELIVRANCE DU CERTIFICAT DE SECURITE ET SAUVETAGE (CSS) ..... APP 1 § 4.9-12
C. QUALIFICATION AU TYPE D'AERONEF ..... APP 1 § 4.9-12
D. STAGE DE FAMILIARISATION ..... APP 1 § 4.9-12
APPENDICE 2 AU §4.9 : CONTRÔLE DE COMPETENCE DE MEC ..... APP 2 § 4.9-1
1. Généralités ..... APP 2 § 4.9-1
2. Modules de l'évaluation de compétences ..... APP 2 § 4.9-1
3. Autres dispositions relatives au contrôle de compétences de MEC APP 2 § 4.9-2
APPENDICE 3 AU §. 4.9 : MAINTIEN DE COMPÉTENCES DE MEMBRE D'EQUIPAGE DE CABINE ..... APP 3 § 4.9-1
1. GENERALITES ..... APP 3 § 4.9-1
2. CONTENU DU MAINTIEN DE COMPETENCES ..... APP 3 § 4.9-1
APPENDICE AU § 4.9.1.2.2 : CONDITIONS D'ACCEPTATION OU DE VALIDATION DE CERTIFICAT DE SÉCURITÉ ET SAUVETAGE (CSS) ÉTRANGER ..... APP § 4.9.1.2.2-1
APPENDICE AU § 4.9.3 : CONDITIONS DE RENOUVELLEMENT DES QUALIFICATIONS DE MEMBRE D'EQUIPAGE DE CABINE ..... APP § 4.9.3-1
APPENDICE AU § 5.2. SPECIMEN DE LICENCES « RACI 2000 » ..... APP § 5.2-1
APPENDICE AU §5.3 : MODELE DE LICENCES DU PERSONNEL DÉLIVRÉES PAR VOIE ÉLECTRONIQUE . APP § 5.3-1

APPENDICE AU § 6.0.6 : DISPOSITIONS RELATIVES A LA CERTIFICATION D'UN CENTRE D'EXPERTISE MEDICALE DU PERSONNEL AERONAUTIQUE (CEMPA) ..... APP § 6.0.6-1
1. GENERALITES ..... APP § 6.0.6-1
2. PROCESSUS DE CERTIFICATION D'UN CEMPA ..... APP § 6.0.6-2
3. GESTION DE L'AGREMENT DE CEMPA ..... APP § 6.0.6-4
4. ORGANISATION ET LE FONCTIONNEMENT D'UN CEMPA ..... APP § 6.0.6-5
5. RESSOURCES D'UN CEMPA ..... APP § 6.0.6-6
6. MANUEL D'EXPLOITATION ET DE PROCEDURES ..... APP § 6.0.6-8
APPENDICE AU § 6.0.7 : DISPOSITIONS RELATIVES À LA CERTIFICATION D'UN MEA ..... APP § 6.0.7-1
1. GENERALITES ..... APP § 6.0.7-1
2. PROCESSUS DE CERTIFICATION D'UN MEA ..... APP § 6.0.7-1
3. GESTION DE L'AGREMENT DE MEA ..... APP § 6.0.7-4
4. ORGANISATION ET LE FONCTIONNEMENT D'UN MEA ..... APP § 6.0.7-4
5. RESSOURCES D'UN MEA ..... APP § 6.0.7-4
6. MANUEL DE PROCEDURES D'EXPLOITATION DU MEA ..... APP § 6.0.7-6
MOYENS DE CONFORMITE (MC) MC-1
MC AU § 1.2.9 : ÉCHELLE OACI D'ÉVALUATION DES COMPÉTENCES LINGUISTIQUES ..... MC AU § 1.2.9-1
MC AU § 2.1.3 LISTE DES CLASSES ET DE TYPES D'AERONEF ..... MC AU § 2.1.3-1
1. TYPE RATINGS AND LICENSE ENDORSEMENT LIST- ALL AIRCRAFT ..... MC AU § 2.1.3-2
2. TYPE RATINGS AND LICENSE ENDORSEMENT LIST - HELICOPTER ..... MC AU § 2.1.3-18
MC 1 AU § 6 - APPAREIL CARDIO-VASCULAIRE ..... MC 1 AU §6-1
MC 2 AU § 6 - APPAREIL RESPIRATOIRE ..... MC 2 AU §6-1
MC 3 AU § 6 - APPAREIL DIGESTIF ..... MC 3 AU §6-1
MC 4 AU § 6 - TROUBLES METABOLIQUES, NUTRITIONNELS ET ENDOCRINIENS ..... MC 4 AU §6-1
MC 5 AU § 6 - HEMATOLOGIE ..... MC 5 AU §6-1
MC 6 AU § 6 - APPAREIL URINAIRE ..... MC 6 AU §6-1
MC 7 AU § 6 - INFECTIONS SEXUELLEMENT TRANSMISSIBLES ET VIH/SIDA ..... MC 7 AU §6-1
MC 8 AU § 6 - GYNECOLOGIE ET OBSTETRIQUE ..... MC 8 AU §6-1
MC 9 AU § 6 - CONDITIONS D'APTITUDE MUSCULO-SQUELETTIQUE ..... MC 9 AU §6-1
MC 10 AU § 6 - CONDITIONS D'APTITUDE PSYCHIATRIQUE ..... MC 10 AU §6-1
MC 11 AU § 6 - CONDITIONS D'APTITUDE NEUROLOGIQUE ..... MC 11 AU §6-1
MC 12 AU § 6 - CONDITIONS D'APTITUDE OPHTALMOLOGIQUE ..... MC 12 AU §6-1
MC 13 AU § 6 - NORMES DE VISION ..... MC 13 AU §6-1
MC 14 AU § 6 - PERCEPTION DES COULEURS ..... MC 14 AU §6-1
MC 15 AU § 6 - CONDITIONS D'APTITUDE OTO-RHINO-LARYNGOLOGIQUE ..... MC 15 AU §6-1
MC 16 AU § 6 - NORMES D'AUDITION ..... MC 16 AU §6-1
MC 17 AU § 6 - CONDITIONS D'APTITUDE PSYCHOLOGIQUE ..... MC 17 AU §6-1
MC 18 AU § 6 - CONDITIONS D'APTITUDE DERMATOLOGIQUE ..... MC 18 AU §6-1
MC 19 AU § 6 - RESUME DES EXIGENCES PERIODIQUES MINIMALES ..... MC 19 AU §6-1
MC 20 AU § 6 – FORMAT DE L'ATTESTATION MEDICALE ..... MC 20 AU §6-1

CHAPITRE 1er : REGLES GENERALES RELATIVES À LA DELIVRANCE DES LICENCES

1.1 Généralités

Le présent règlement décrit les exigences relatives :

- aux licences du personnel aéronautique ;
- à la formation du personnel détenteurs de licences ;
- à la médecine aéronautique.

1.2 Règles générales relatives à la délivrance des licences

1.2.1 Autorisation d'exercer des fonctions en qualité de personnel aéronautique

1.2.1.1 Afin d'autoriser l'exercice des fonctions du personnel aéronautique qui requiert la détention d'une licence et qualifications associées ou d'une attestation, l'ANAC délivre les licences, qualifications et autorisations suivantes conformément aux dispositions du présent règlement :

(a) Licences :
- (1) Licences de pilote :
  - (i) Pilote privé : aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable ou hélicoptère ;
  - (ii) Pilote professionnel : aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable ou hélicoptère ;
  - (iii) pilote en équipage multiple : avion ;
  - (iv) Pilote de ligne : aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable ou hélicoptère ;
  - (v) pilote de planeur ;
  - (vi) pilote de ballon libre ;
  - (vii) pilote d'Ultra léger Motorisé
- (2) Licence de Navigateur ;
- (3) Licence de Mécanicien navigant ;
- (4) Licence de Membre d'équipage de cabine ;
- (5) Licence de Contrôleur de la circulation aérienne ;
- (6) Licence de Technicien de maintenance d'aéronef ;
- (7) Licence d'Opérateur radio de station aéronautique ;
- (8) Licence de Télépilote – avion, aéronef à sustentation motorisée, dirigeable, giravion ou ballon libre, à compter du 3 novembre 2027.

(b) Licence d'agent technique d'exploitation ;

(c) Cartes de stagiaire délivrées :

Des cartes de stagiaires peuvent être délivrées dans le cadre de la formation pour les licences spécifiées au paragraphe (a) ci-dessus.

(d) L'ANAC délivre les qualifications pilotes suivantes :

(1) les qualifications de catégorie d'aéronefs suivantes :
- (i) aéronef à sustentation motorisée
- (ii) avion ;
- (iii) hélicoptère ;
- (iv) planeur ;
- (v) dirigeable ;
- (vi) ballon libre ;
- (vii) Ultra léger Motorisé

(2) les qualifications de classe avion suivantes :
- (i) avions terrestres monomoteurs ;
- (ii) hydravions monomoteurs ;
- (iii) avions terrestres multimoteurs ;
- (iv) hydravions multimoteurs.

(3) les qualifications de classe sur les giravions suivantes :
- (i) hélicoptères ;
- (ii) giravions.

(4) les qualifications de classe sur aérostats suivants :
- (i) dirigeables ;
- (ii) ballon libre.

(5) les qualifications de type sur les aéronefs suivants :
- (i) aéronefs à sustentation motorisée et avion autres que les aérostats ;
- (ii) les petits turbo-jet (MTOW sup 5,7T et inférieur ou égal à 20T) ;
- (iii) les avions certifiés pour au moins deux pilotes ;
- (iv) tout autre aéronef dont la qualification de type est jugée nécessaire.

(6) autorisations et qualifications aux instruments suivants :
- (i) instruments- avions ;
- (ii) instruments-hélicoptère.

(7) qualifications d'instructeur :
- (i) en vol ;
- (ii) au sol.

(8) qualifications spéciales de pilote.

(9) autorisations d'examinateur.

(e) L'ANAC appose la qualification de classe ou de type sur la licence d'un pilote en délivrant cette licence, pourvu que la qualification reflète la catégorie, la classe ou le type d'avion utilisé pour prouver l'habileté et les connaissances pour cette délivrance.

(f) L'ANAC délivre les qualifications suivantes pour les mécaniciens navigants :

(1) avion à piston ;
(2) avion turbopropulseur ;
(3) avion à réaction.

(g) Les qualifications suivantes sont délivrées pour les techniciens de maintenance d'aéronef par l'ANAC :

(1) Catégorie A : Qualification aux tâches ;
(2) Catégorie B1 : Qualification cellules moteurs et systèmes ;
(3) Catégorie B2 : Qualification avionique de bord et électricité ;
(4) Catégorie B3 : Qualification structure ;
(5) Catégorie C : Qualification aéronef.

1.2.1.2 Nul ne pourra exercer des fonctions de membre d'équipage de conduite d'un aéronef immatriculé en Côte d'Ivoire s'il n'est titulaire d'une licence ou d'une validation ivoirienne de licence étrangère en cours de validité montrant qu'il répond aux spécifications du présent règlement et applicable aux fonctions qu'il doit accomplir.

1.2.1.3 À compter du 3 novembre 2027, nul n'exercera des fonctions de membre d'équipage de conduite d'un aéronef ou de membre d'équipe de télépilotage d'un système d'aéronef télépiloté (RPAS) s'il n'est titulaire d'une licence ou d'une validation ivoirienne de licence étrangère en cours de validité montrant qu'il répond aux spécifications du présent règlement et applicable aux fonctions qu'il doit accomplir.

1.2.1.4 La licence de membre d'équipage de conduite sera délivrée par l'ANAC ou validée par celle-ci si cette licence a été délivrée par un autre État contractant.

1.2.1.5 À compter du 3 novembre 2027, tout exploitant de système d'aéronef télépiloté (RPAS) effectuant une exploitation internationale doit disposer d'une licence délivrée par l'ANAC ou d'une validation ivoirienne de licence étrangère si cette dernière est délivrée par un autre État contractant.

1.2.1.6 À compter du 3 novembre 2027, les télépilotes auront sur eux leur licence appropriée lorsqu'ils effectuent des vols internationaux.

1.2.1.7 Nul ne doit exercer des fonctions de membre d'équipe de télépilotage d'un système d'aéronef télépiloté (RPAS) pour une exploitation nationale s'il n'est titulaire d'une attestation de formation délivrée conformément aux dispositions du RACI 2000.

1.2.1.8 L'ANAC peut reconnaitre une attestation de formation de télépilote délivrée par un organisme de formation étranger autorisé par son autorité de tutelle.

Note. - L'article 29 de la Convention relative à l'aviation civile internationale dispose que les membres de l'équipage de conduite doivent avoir leurs licences appropriées à bord de tout aéronef qui assure des services aériens internationaux.

1.2.2 Reconnaissance, validation et conversion des licences, qualifications, autorisations et certificats

1.2.2.1 Reconnaissance de licences et qualifications, autorisations, approbations ou certificats délivrés par un État contractant

(a) Validation de licences délivrées par un État contractant

(1) Une licence délivrée par un État contractant conformément à l'annexe 1 de l'OACI, peut être validée à la discrétion de l'Autorité de l'Aviation Civile en vue de son utilisation sur un aéronef immatriculé en Côte d'ivoire. Les titulaires de licences de pilote qui demandent une validation doivent se conformer aux conditions du présent règlement.

(2) La durée de validation d'une licence est limitée à 12 mois à compter de la date de validation, sous réserve que la licence reste valide.

(b) Conversion de licences délivrées par un État contractant

(1) Une licence délivrée par un État contractant conformément à l'annexe 1 de l'OACI, peut être convertie en licence ivoirienne sous réserve d'assurer un niveau de sécurité équivalent entre les conditions de formation et de contrôle établies par le présent règlement. Une licence convertie doit comporter une remarque indiquant l'État qui a délivré la licence d'origine.

(2) Une licence de pilote privé délivrée par un État contractant peut être convertie en licence ivoirienne assortie d'une qualification de classe ou de type monopilote sous réserve de sa conformité aux conditions définies au présent règlement.

(c) Lorsque la licence délivrée par un État contractant n'est pas conforme à l'annexe 1 de l'OACI, celle-ci ne peut être validée, ni convertie à l'exception des licences d'ULM et de MEC.

1.2.2.2 Validation des licences des équipages de conduite

(a) Conditions générales

(1) Toute personne qui détient une licence de pilote délivrée par un État contractant, conformément à l'Annexe 1 à la Convention de Chicago, doit demander une validation de cette licence pour une utilisation sur les aéronefs immatriculés en Côte d'Ivoire.

(2) Le postulant à une validation doit présenter à l'autorité la licence étrangère et la preuve de l'expérience requise au §1.2.5.1.2 du présent règlement par la présentation d'un dossier.

(3) Le postulant à la validation doit présenter à l'autorité la preuve qu'il est titulaire d'un certificat médical valide et reconnu par l'État contractant de délivrance de la licence étrangère. Le certificat d'aptitude physique et mentale doit être valide et délivré en application du présent règlement.

(4) Le postulant à la validation doit présenter à l'autorité la preuve de compétences linguistiques de la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques, comme spécifié au paragraphe 1.2.9, ou doit démontrer à l'autorité les compétences de maîtrise de la langue telle que spécifiée au paragraphe 1.2.9.

(5) L'ANAC vérifie l'authenticité de la licence, des autorisations, et des qualifications et du certificat d'aptitude physique et mentale auprès de l'état de délivrance de la licence, avant de délivrer la validation sollicitée.

(6) L'ANAC délivre une validation qui sera valide pour 12 mois, à condition que la licence étrangère, les qualifications ou les autorisations et le certificat médical reste valide.

(b) Validation avec les privilèges du PPL / LULM.

En plus des exigences visées au paragraphe (a) ci-dessus, le demandeur de la validation avec les privilèges du PPL / LULM doit avoir une licence étrangère avec au moins des privilèges PPL / LULM et fournir une attestation médicale délivrée en application du présent règlement.

Dans le cas de licences de pilote privé ou de licences CPL et ATPL sans qualification de vol aux instruments pour lesquelles le pilote souhaite exercer que les privilèges de pilote privé, le titulaire devra avoir une expérience minimale d'au moins 100 heures en tant que pilote dans la catégorie d'aéronef correspondant.

(c) Validation avec les privilèges d'un PPL / IR, CPL, CPL / IR, ATPL ou FE.

En plus des exigences visées au paragraphe (a) ci-dessus, le demandeur d'une validation, soit pour les privilèges d'une PPL / IR, CPL, CPL / IR, ATPL ou FE, doit détenir la licence étrangère correspondante et répondre aux exigences suivantes :

(1) Le demandeur de la validation doit démontrer, s'il y a lieu, à la satisfaction de l'Autorité, les connaissances sur les sujets pertinents en rapport avec la licence à valider :
(i) droit aérien ;
(ii) météorologie ;
(iii) les procédures opérationnelles, et
(iv) radiotéléphonie ;
Il doit démontrer qu'il connaît la réglementation, les codes météorologiques aéronautiques, la préparation du plan de vol et les performances de vol (IR), ainsi que les performances humaines ;

(2) Le demandeur de la validation peut subir un test de compétences pour la licence correspondante et les qualifications qu'il veut solliciter correspondant aux privilèges de la licence détenue, selon les cas ci-dessous cités.
(i) Dans le cas de licences de pilote privé avec une qualification de vol aux instruments, ou de licences CPL et ATPL avec une qualification de vol aux instruments pour lesquelles le pilote souhaite exercer les privilèges de pilote privé, le titulaire doit passer l'examen pratique pour la qualification de vol aux instruments et les qualifications de type ou de classe pertinentes par rapport aux privilèges de la licence qu'ils détiennent, conformément à l'Appendice au § 2.7.1.2 (b) et à l'appendice au § 2.1.3 du RACI 2000;

(ii) Dans le cas de licences de pilote pour le transport aérien commercial et d'autres activités commerciales, le titulaire de la licence étrangère doit fournir la preuve de réussite à son dernier examen pratique conformément aux exigences du présent règlement en matière de prorogation d'une qualification de type ou de classe, pertinente par rapport aux privilèges de la licence détenue ; et

(3) Se conformer aux exigences d'expérience relatives à la catégorie de la licence du présent règlement.
Dans le cas de licences de pilote privé avec une qualification de vol aux instruments, ou de licences CPL et ATPL avec une qualification de vol aux instruments pour lesquelles le pilote souhaite exercer les privilèges de pilote privé, le titulaire doit avoir une expérience minimale d'au moins 100 heures

de vol aux instruments en tant que commandant de bord dans la catégorie d'aéronef pertinente.

(d) Validation avec les privilèges de télépilote

L'ANAC ne délivre pas de validation ivoirienne de licence étrangère de télépilote.

(e) Validation de licences de pilote pour des tâches spécifiques d'une durée limitée

Nonobstant les dispositions des paragraphes précités, dans le cas de vols pour les fabricants, l'Autorité peut agréer une licence délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago par un État contractant pour une durée maximale de 12 mois à des fins de tâches spécifiques ayant une durée limitée, tels que les vols d'instruction pour une entrée en service initiale, des démonstrations, des vols de convoyage ou d'essais, pour autant que le candidat satisfasse aux exigences suivantes :

(a) être titulaire d'une licence et d'une attestation médicale appropriées, ainsi que des qualifications associées ou de qualifications délivrées conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago ;

(b) être employé, directement ou indirectement, par un avionneur.
Dans ce cas, les privilèges du titulaire seront limités à effectuer l'instruction au vol et les essais en vol pour la délivrance initiale de qualification de type, la supervision de vols de ligne initiaux par les pilotes des opérateurs, des vols de livraison ou de convoyage, les vols de ligne initiaux, des démonstrations en vol ou des vols d'essai.

1.2.2.3 Conversion des licences des équipages de conduite

(a) Conversion d'une licence étrangère de pilote en licence de pilote privé.

Une personne qui détient une licence de pilote en état de validité avec au moins les privilèges d'une licence PPL délivrée par un État contractant conformément à l'annexe 1 de l'OACI, peut demander et obtenir la délivrance d'une PPL pour un usage sur les aéronefs immatriculés en Côte d'ivoire si les conditions suivantes sont satisfaites.

(1) Le titulaire doit :
   (i) présenter à l'autorité la licence étrangère et la preuve de l'expérience requise par la présentation d'un dossier ;
   (ii) présenter à l'autorité la preuve de compétences linguistiques de la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques, comme spécifié au paragraphe 1.2.9 ou doit démontrer à l'autorité les compétences de maîtrise de la langue telle que spécifiée au paragraphe 1.2.9.

(iii) obtenir un certificat d'aptitude physique et mentale de classe 2 délivrée par un centre d'expertise médicale agréé ou reconnu par l'ANAC conformément au présent règlement ;

(iv) démontrer à la satisfaction de l'autorité la connaissance du droit aérien, la météorologie, les procédures opérationnelles et la radiotéléphonie ; et

(v) passer le test de compétence du PPL ;

(vi) avoir à son actif au moins 60 heures de vol en tant que pilote sur les aéronefs immatriculés en Côte d'Ivoire.

(2) L'autorité vérifie l'authenticité de la licence, des autorisations, et des qualifications et du certificat médical auprès de l'état de délivrance de la licence étrangère, avant de convertir ladite licence.

(b) Conversion de licences PPL/IR, CPL, CPL/IR, MPL, ATPL et de licence de mécanicien navigant, qui ont été validées selon le paragraphe 1.2.2.2.

Le détenteur d'une licence étrangère de PPL/IR, CPL, CPL/IR, MPL, ATPL ou de licence de mécanicien navigant et d'un certificat d'aptitude physique et mentale en cours de validité, délivrés par un État contractant conformément à l'annexe 1 de l'OACI, peut demander la conversion de la licence et des qualifications appropriées pour un usage sur les aéronefs immatriculés en Côte d'Ivoire si les conditions suivantes sont remplies :

(1) Le postulant est titulaire d'une validation de licence détenue dans les 3 derniers mois précédant la soumission du dossier, délivrée conformément au paragraphe 1.2.2.2 ci-dessus ;

(2) Le postulant a effectué :
- 50 heures de vol sur des avions ou ;
- 35 heures de vol sur des hélicoptères

immatriculés en Côte d'Ivoire et qui sont exploités par un exploitant ;

(3) Le postulant à la conversion doit présenter à l'autorité la licence étrangère et la preuve de l'expérience de vol requise en présentant un dossier (le carnet de vol par exemple) ;

(4) Le postulant doit être titulaire ou obtenir un certificat d'aptitude physique et mentale délivré conformément au présent règlement par un centre d'expertise médicale agréé ou reconnu par l'ANAC ;

(5) Les qualifications énumérées sur une licence étrangère de pilote, appartenant à la liste des aéronefs immatriculés en Côte d'Ivoire et qui sont validées selon le paragraphe 1.2.2.2 peuvent être apposées sur la licence convertie ;

(6) Le postulant doit démontrer à l'autorité la preuve de compétences linguistiques dans la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques telle que spécifiés au paragraphe 1.2.9.

(7) le titulaire doit fournir la preuve de réussite à un examen pratique effectué dans les vingt-quatre (24) derniers mois sur le type d'aéronef correspondant

(c) Conversion directe de licences PPL/IR, CPL, CPL/IR, MPL, ATPL et de licence de mécanicien navigant qui n'ont pas été validées selon le paragraphe 1.2.2.2.

Le détenteur d'une licence étrangère de PPL/IR, CPL, CPL/IR, MPL, ATPL ou de licence de mécanicien navigant, et d'un certificat d'aptitude physique et mentale en cours de validité, délivrés par un État contractant conformément à l'annexe 1 de l'OACI, peut demander la conversion de la licence et des qualifications appropriées pour un usage sur les aéronefs immatriculés en Côte d'Ivoire si les conditions suivantes sont remplies :

(1) Le postulant a signé un contrat avec un exploitant aérien basé en Côte d'Ivoire ;

(2) Le postulant à la conversion doit présenter à l'autorité la licence étrangère et la preuve de l'expérience de vol requise en présentant un dossier (le carnet de vol par exemple) ;

(3) Le postulant doit détenir un certificat d'aptitude physique et mentale délivré conformément au présent règlement ;

(4) Le postulant doit démontrer à l'autorité la preuve de compétences linguistiques de la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques telle que spécifiés au paragraphe 1.2.9. ;

(5) Le postulant doit démontrer à la satisfaction de l'Autorité les connaissances sur les sujets pertinents en rapport avec la licence à valider:
   (i) droit aérien ;
   (ii) météorologie ;
   (iii) les procédures opérationnelles, et
   (iv) radiotéléphonie ;

(6) Les qualifications énumérées sur une licence étrangère de pilote appartenant à la liste des aéronefs immatriculés en Côte d'Ivoire peuvent être apposées sur la licence convertie ;

(7) Le postulant doit effectuer un test de compétences pour la licence correspondante et les qualifications qu'il veut solliciter correspondant aux privilèges de la licence détenue.

(d) Conversion d'une licence étrangère de pilote en licence de pilote ULM.

Une personne qui détient une licence étrangère de pilote ULM en état de validité délivrée par un État contractant, peut demander et obtenir la délivrance d'une licence ULM pour un usage sur les aéronefs immatriculés en Côte d'Ivoire si les conditions suivantes sont satisfaites.

(1) Le titulaire doit :

(i) présenter à l'autorité la licence étrangère et la preuve de l'expérience requise par la présentation d'un dossier ;

(ii) présenter à l'autorité la preuve de compétences linguistiques de la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques, comme spécifié au paragraphe 1.2.9 ou doit démontrer à l'autorité les compétences de maîtrise de la langue telle que spécifiée au paragraphe 1.2.9 ;

(iii) obtenir un certificat d'aptitude physique et mentale de classe 2 délivrée conformément au présent règlement par un centre d'expertise médicale agréé ou reconnu par l'ANAC ;

(iv) avoir à son actif au moins 60 heures de vol en tant que pilote sur les aéronefs immatriculés en Côte d'Ivoire ;

(v) démontrer à la satisfaction de l'autorité la connaissance du droit aérien, la météorologie, les procédures opérationnelles et la radiotéléphonie ; et

(vi) passer le test de compétence ULM.

(2) L'autorité vérifie l'authenticité et la validité de la licence, des autorisations, et des qualifications et du certificat médical auprès de l'état de délivrance de la licence étrangère, avant de convertir ladite licence.

(e) Conversion avec les privilèges de télépilote

L'ANAC ne délivre pas de conversion de licence étrangère de télépilote.

(f) Reconnaissance des qualifications de classe et de type

Une qualification de classe ou de type valide contenu dans une licence délivrée par un État contractant peut être mentionnée dans une licence ivoirienne, à condition que le candidat :

(1) satisfasse aux exigences en termes d'expérience et aux prérequis pour la délivrance de la qualification de classe ou de type pertinente, conformément au RACI 2000 ;

(2) soit reçu à l'examen pratique pertinent pour la délivrance de la qualification de classe ou de type pertinente, conformément au RACI 2000 ;

(3) ait à ce jour une pratique du vol ;

(4) n'ait pas moins de :

(i) 100 heures d'expérience de vol en tant que pilote sur ladite classe, dans le cas des qualifications de classe d'avion ;

(ii) 500 heures d'expérience de vol en tant que pilote sur ledit type, dans le cas des qualifications de type d'avion ;

(iii) 100 heures d'expérience de vol en tant que pilote sur ledit type, pour les hélicoptères monomoteurs ayant une masse maximale certifiée au décollage allant jusqu'à 3 175 kg ;

(i) 350 heures d'expérience de vol en tant que pilote sur ladite classe, pour tous les autres hélicoptères.

L'autorité reconnait uniquement les qualifications de classe et de type en cours de validité apposées sur la licence étrangère appartenant à la liste des aéronefs immatriculés en Côte d'Ivoire.

1.2.2.4 Validation en cas de location, d'affrètement ou de banalisation d'aéronefs.

(a) Les exigences énoncées au § 1.2.2.2 du présent règlement ne s'appliquent pas lorsque des aéronefs immatriculés en Côte d'Ivoire sont loués, affrétés ou banalisés par un exploitant d'un État contractant, à condition que pendant la durée de location l'État de l'exploitant ait accepté la responsabilité de la supervision technique et / ou opérationnelle conformément à l'article 83 bis de la convention de l'OACI.

(b) Les licences des membres d'équipage de l'exploitant d'un État contractant peuvent être validées à la discrétion de l'Autorité, sous réserve que les privilèges de la validation de la licence soient limités à l'utilisation pendant la durée de l'affrètement, de location ou de banalisation uniquement sur l'aéronef désigné dans le cadre d'opérations spécifiées et n'impliquant pas un exploitant ivoirien, directement ou indirectement par le biais d'un affrètement ou de tout accord commercial.

(c) Avant de délivrer la validation, l'Autorité vérifie l'authenticité du brevet ou de la licence, des qualifications, des autorisations, y compris les compétences linguistiques en anglais de niveau 4 au minimum, et du certificat médical auprès de l'État ayant délivré le brevet ou la licence.

1.2.2.5 Validation des licences de technicien de maintenance d'aéronefs

(a) Conditions générales pour la validation.

(1) Toute personne qui détient une licence de technicien de maintenance d'aéronefs 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 en Côte d'Ivoire.

(2) Le postulant à une validation doit présenter à l'ANAC la licence étrangère et la preuve de l'expérience requise par la présentation d'un dossier personnel.

(3) L'ANAC vérifie l'authenticité de la licence, des autorisations, qualifications auprès de l'état de délivrance de la licence, avant de délivrer la validation sollicitée.

(4) L'ANAC valide uniquement les qualifications ou les autorisations en cours de validité, apposées sur la licence étrangère.

(5) L'ANAC délivre une validation valable un an, à condition que la licence, les qualifications ou les autorisations étrangères demeurent valides.

(b) Le postulant à la validation doit démontrer, s'il y a lieu, à la satisfaction de l'Autorité des connaissances sur les sujets pertinents en rapport avec la licence à valider :

(1) droit aérien ;

(2) exigences de navigabilité applicables à la certification et de maintien de la navigabilité, et

(3) organismes et procédures approuvés d'entretien ;

(4) Performances humaines.

1.2.2.6 Conversion des licences de technicien de maintenance d'aéronefs

(a) Conditions générales pour la conversion.

Une personne qui détient une licence de technicien de maintenance d'aéronefs en état de validité délivrée par un État 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 en Côte d'ivoire 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 valider :

(i) Droit aérien ;

(ii) Exigences de navigabilité applicables à la certification et de maintien de la navigabilité ;

(iii) Organismes et procédures approuvés d'entretien ; et

(iv) Performances humaines ;

(3) Le demandeur de la conversion de licence doit, si l'Autorité le juge 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 ;

(4) L'autorité vérifie l'authenticité de la licence, des autorisations, 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, appartenant à la liste des aéronefs immatriculés en Côte d'Ivoire et qui sont validées selon le paragraphe 1.2.2.5 du présent règlement ;

(6) Le postulant doit avoir au moins quatre (4) ans d'expérience de pratique de maintenance d'aéronef.

(b) Conversion d'une licence de technicien de maintenance d'aéronefs qui a été validé selon les dispositions du paragraphe 1.2.2.5

Le titulaire d'une licence de technicien de maintenance d'aéronefs en cours de validité délivrée par un État contractant conformément à l'annexe 1 de l'OACI, qui dispose d'une validation détenue dans les 3 derniers mois, délivrée selon les dispositions du paragraphe 1.2.2.5 et qui peut prouver avoir exercé pendant les douze (12) derniers mois les fonctions de technicien de maintenance, peut convertir sa licence de TMA sans autre formalité.

1.2.2.7 Validation des licences d'agent technique d'exploitation

L'ANAC ne délivre pas de validation ivoirienne de licence étrangère d'agent technique d'exploitation.

1.2.2.8 Conversion des licences d'agent technique d'exploitation

L'ANAC ne délivre pas de conversion de licence étrangère d'agent technique d'exploitation.

1.2.2.9 Validation et Conversion des licences de contrôleur de la circulation aérienne

(a) Validation

L'ANAC ne délivre pas de validation ivoirienne de licence étrangère de contrôleur de la circulation aérienne.

(b) Conversion

L'ANAC ne convertit pas de licence étrangère de contrôleur de la circulation aérienne.

1.2.2.10 Validation de licence de membre d'équipage de cabine

L'ANAC ne délivre pas de validation ivoirienne de licence étrangère de membre d'équipage de cabine.

1.2.2.11 Conversion de licences de membre d'équipage de cabine

Une personne qui détient une licence de membre d'équipage de cabine ou document équivalent en état de validité délivrée par un État contractant, doit demander et obtenir la conversion d'une telle licence ou titre pour un usage en Côte d'Ivoire si les conditions suivantes sont satisfaites :

(1) présenter un contrat de travail avec un exploitant aérien basé en Côte d'Ivoire ;

(2) présenter à l'ANAC la licence étrangère et la preuve de l'expérience requise par la présentation d'un dossier personnel ;

(3) 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 :
   (i) sécurité et sauvetage ;
   (ii) secourisme aéronautique ;
   (iii) règlementation ;
   (iv) sûreté aéroportuaire ;
   (v) marchandises dangereuses ;
   (vi) facteurs humains.

(4) passer un test de compétences, le cas échéant, pour la licence correspondante et les qualifications dont il/elle sollicite la conversion en rapport avec les privilèges de la licence détenue ;

(5) l'ANAC vérifie l'authenticité de la licence, des autorisations, qualifications et du certificat médical auprès de l'état de délivrance de la licence, avant de délivrer la licence convertie.

(6) les qualifications ou autorisations en état de validité énumérées sur la licence étrangère de MEC peuvent être apposées sur la licence convertie, de même que la ou les qualification(s) effectuée(s).

1.2.2.12 Prise en compte de l'expérience militaire

(a) Les pilotes militaires de transport qui postulent à la délivrance d'une licence de pilote spécifiée dans le présent règlement, à l'exclusion de la licence de pilote de ligne, doivent présenter leur candidature auprès de l'Autorité.

(1) Sauf pour un pilote militaires qualifié ou ancien pilote militaire ayant fait l'objet d'une interdiction de vol pour manque de compétence ou à la suite d'une mesure disciplinaire portant sur les opérations aériennes, un pilote militaire qualifié ou un ancien pilote militaire qualifié qui remplit les conditions de l'appendice au paragraphe 1.2.2.12 peut, sur la base de sa formation militaire, soumettre sa candidature à :
   (i) une licence de pilote professionnel ;
   (ii) une qualification de catégorie et de classe d'aéronef pour lesquelles ce pilote militaire est qualifié ;

(iii) à une qualification de vol aux instruments pour la qualification de catégorie pour laquelle ce pilote militaire est qualifié ;
(iv) une qualification de type, si applicable.

(2) Les tests requis pour un pilote militaire postulant à une licence ou une qualification sont :
(i) si le postulant a été en statut actif au cours des 12 derniers mois précédents sa demande de candidature, il doit passer un test de connaissances sur le droit aérien, la météorologie, les procédures opérationnelles et la radiotéléphonie.
(ii) si le postulant n'a pas été en statut actif au cours des 12 derniers mois précédents sa candidature, il doit passer à la fois le test de connaissances et le test pratique.

(b) Les techniciens de maintenance d'aéronef militaires qui postulent à la délivrance d'une licence de technicien de maintenance d'aéronef dans le présent règlement doivent présenter leur candidature auprès de l'Autorité.
En outre, le candidat doit réussir aux tests écrit et oral relatifs :
(i) au droit aérien ;
(ii) aux exigences applicables à la navigabilité, à la certification et au suivi continue de la navigabilité des aéronefs ;
(iii) aux organismes de maintenance d'aéronefs agréés ;
(iv) aux performances humaines.

(c) Les connaissances, l'expérience et l'aptitude acquises en tant que militaires doivent satisfaire aux conditions fixées par le présent règlement.

(d) Les dispositions complémentaires sont définies à l'appendice au §1.2.2.12 du présent règlement.

1.2.2.13 Validation d'une licence aux termes d'un accord formel conclu entre l'Autorité de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire et d'autres États contractants dans le cadre des règlements communs relatifs à la délivrance des licences

1.2.2.13.1 Nonobstant les dispositions des § 1.2.2.1 (a), 1.2.2.2 (a) (5) et 1.2.2.5 (a) (4), l'Aviation Civile de Cote d'Ivoire peut valider automatiquement les licences d'autres États contractants, à conditions d'avoir :
(a) Adopté des règlements communs relatifs à la délivrance des licences qui sont par ailleurs conforme au présent règlement ;
(b) Conclu un accord formel reconnaissant le processus de validation

automatique ;

(c) Établi un système de surveillance pour garantir la mise en œuvre continue des règlements communs relatifs à la délivrance des licences ;

(d) Enregistré ledit accord auprès de l'OACI conformément à l'article 83 de la convention relative à l'Aviation Civile Internationale.

1.2.2.13.2 Une annotation figurera sur les licences validées au moyen du processus visé au § 1.2.2.13.1 indiquant qu'elles ont été validées automatiquement aux termes de l'accord décrit au § 1.2.2.13.1 et fournissant le numéro d'enregistrement de cet accord auprès de l'OACI. L'annotation inclura une liste de tous les États partis à l'accord.

1.2.3 Privilèges du titulaire d'une licence

L'Autorité de l'Aviation Civile ne peut permettre au titulaire d'une licence d'exercer des privilèges autres que ceux qui sont accordés par cette licence.

1.2.4 Aptitude physique et mentale

1.2.4.1 Tout candidat à une licence doit avoir obtenu, lorsque cela est applicable, un certificat d'aptitude physique et mentale délivré conformément aux dispositions du chapitre 6 du présent règlement.

1.2.4.2 Dans le cadre du programme national de sécurité, l'Autorité de l'Aviation Civile 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, la Sous-Direction des Licences et de la Formation du Personnel Aéronautique assure une promotion appropriée des questions sanitaires en aviation auprès des titulaires de licences tenus de se soumettre à une évaluation médicale.

1.2.4.3.1 La période de validité d'un certificat d'aptitude physique et mentale débute le jour de la délivrance de l'attestation médicale. La durée de la période de validité doit être conforme aux dispositions du paragraphe 1.2.5.2.

Toutefois, à la discrétion de l'autorité de délivrance des licences :

1.2.4.3.2 La période de validité d'un certificat d'aptitude physique et mentale peut être prolongée d'un maximum de 45 jours.

1.2.4.3.3 L'examen médical peut être différé dans les cas spécifiés dans le présent règlement.

1.2.4.4 Sauf dispositions contraires, le personnel aéronautique pour lequel un certificat d'aptitude physique et mentale est exigé, ne peut exercer les privilèges d'une licence que si leur certificat d'aptitude physique et mentale est en cours de validité et est approprié à la licence.

1.2.4.4.1 Sauf dans les cas prévus au § 1.2.5.2.6, les membres d'équipage de conduite et les contrôleurs de la circulation aérienne ne peuvent exercer les privilèges d'une licence que si leur attestation médicale est en cours de validité et est appropriée à la licence.

1.2.4.5 L'ANAC désigne des médecins examinateurs 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 les licences appropriées spécifiées au chapitre 4 du présent règlement.

1.2.4.5.1 Les médecins examinateurs 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.

1.2.4.5.2 Les médecins examinateurs doivent avoir reçu une connaissance et une expérience pratiques des conditions dans lesquelles les titulaires de licences et de qualifications exercent leurs fonctions.

Note. - Une expérience en vol ou en simulateur, l'observation sur place ou toute autre expérience pratique que l'ANAC juge conforme à cette disposition sont des exemples de connaissance et d'expérience pratiques.

1.2.4.5.3 La compétence des médecins-examinateurs est évaluée périodiquement par l'évaluateur médical.

1.2.4.6 Tout candidat à une licence ou à une qualification pour laquelle des conditions d'aptitude physique et mentale sont prescrites doit signer et remettre au médecin examinateur 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 doit indiquer au médecin examinateur si un certificat d'aptitude physique et mentale lui a déjà été refusé 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.

1.2.4.6.1 Toute fausse déclaration faite à un médecin examinateur par un candidat à une licence ou à une qualification doit être signalée à l'Autorité de l'Aviation Civile afin que ces services puissent prendre les mesures qu'ils jugent nécessaires.

1.2.4.7 Après avoir terminé l'examen médical du candidat conformément aux dispositions du présent règlement, le médecin examinateur doit coordonner les résultats de l'examen et adresser à l'Autorité de l'Aviation Civile, conformément à ses spécifications, 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. En outre, les mesures suivantes doivent être observées dans la conduite de l'examen médical :

1.2.4.7.1 Si le rapport médical est présenté à l'Autorité de l'Aviation Civile sous forme électronique, l'identification du médecin examinateur doit être établie comme il convient.

1.2.4.7.2 Si l'examen médical est effectué par deux médecins examinateurs ou plus, l'ANAC en désigne un pour coordonner les résultats de l'examen, les évaluer du point de vue de l'aptitude physique et mentale et signer le rapport.

1.2.4.8 L'ANAC fait appel aux services d'un évaluateur médical pour évaluer des rapports soumis par les médecins examinateurs. Pour permettre à l'autorité d'effectuer des audits des attestations médicales, les médecins examinateurs doivent lui fournir des renseignements suffisants.

1.2.4.8.1 Le médecin-évaluateur effectue des audits des attestations médicales.

1.2.4.9 Si le candidat ne satisfait pas aux conditions médicales spécifiées par le présent règlement pour une licence donnée, le certificat d'aptitude physique et mentale n'est délivré ou renouvelé 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.

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

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

1.2.4.10.2 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 de l'Aviation Civile.

1.2.5 Validité des licences, qualifications et certificats

1.2.5.1 Conditions d'exercice des privilèges d'une licence ou d'une qualification et d'un certificat

1.2.5.1.1 Tout titulaire de licence ne peut exercer les privilèges afférents à une licence ou une qualification que s'il maintient ses compétences en remplissant les conditions relatives à cette licence ou cette qualification définies dans le présent règlement.

(1) Validité de la licence et prorogation des qualifications

(i) Une licence n'est reconnue valable que lorsque les qualifications qu'elle contient, le certificat médical associé et, la mention de la compétence linguistique si applicable, sont en état de validité.

(ii) Dans le cas de la délivrance, de la prorogation ou du renouvellement d'une qualification, la période de validité de la qualification est étendue jusqu'à la fin du mois au cours duquel cette validité doit expirer ; cette date constitue la date de fin de validité de la qualification.

(iii) Toute demande de prorogation d'une qualification ou d'une licence doit être soumise à l'ANAC avant sa date d'expiration.

(2) La licence est délivrée pour une période maximale de cinq ans, sauf pour les licences de TMA et d'ATE pour lesquelles la période est de deux ans. Toute licence est réémise par l'Autorité :

(i) à son expiration ;

(ii) pour toute autre raison administrative;

(iii) sur appréciation de l'Autorité.

(3) Dans le cas d'une réémission, les qualifications en état de validité sont reportées par l'Autorité sur la nouvelle licence.

(4) Tout titulaire de licence doit faire la demande de réémission de sa licence auprès de l'Autorité.

(5) **Duplicata**

Tout titulaire d'un titre aéronautique doit soumettre à l'ANAC une demande de duplicata en cas de perte, de vol ou de destruction. Il doit fournir immédiatement à l'ANAC les preuves de la perte dudit document.

1.2.5.1.2 Expérience récente

(1) Ballons. Un pilote ne pourra exploiter un ballon dans le cadre de transport aérien commercial ou de transport de passagers que s'il a accompli au cours des 180 jours qui précèdent :

(i) au moins 3 vols en tant que pilote aux commandes d'un ballon, dont au moins un dans un ballon de la classe et du groupe pertinents, ou

(ii) 1 vol dans un ballon de la classe et du groupe pertinents, sous la supervision d'un instructeur qualifié conformément à la 2.8.

(2) Avions, hélicoptères, aéronefs à sustentation motorisée, dirigeables et planeurs.

Un pilote ne pourra exploiter un aéronef pour le transport aérien commercial ou le transport de passagers :

(i) en tant que PIC ou copilote, que s'il a effectué, au cours des 90 jours qui précèdent, au moins 3 décollages, approches et atterrissages dans un aéronef de même type ou classe ou dans un FFS qui représente ce type ou cette classe. Les 3 décollages et atterrissages seront effectués en exploitations multipilotes ou monopilotes, en fonction des privilèges détenus par le pilote et

(ii) en tant que PIC de nuit que s'il :

- a accompli, au cours des 90 jours qui précèdent, au moins 1 décollage, 1 approche et 1 atterrissage de nuit en tant que pilote aux commandes d'un aéronef du même type ou de la même classe ou dans un FFS qui représente ce type ou cette classe.
- est titulaire d'une IR ;

(iii) en tant que copilote de relève en croisière que s'il :

- satisfait aux exigences du point (2) (i), ou
- a accompli, au cours des 90 jours qui précèdent, au moins 3 secteurs en tant que pilote de relève en croisière sur un aéronef de même type ou de même classe, ou
- a effectué un entraînement dans un FFS pour maintenir et rafraîchir ses compétences de vol. L'intervalle entre les entraînements ne dépassera pas 90 jours. Cette remise à niveau peut être combinée avec un cours de remise à niveau d'opérateur prescrite dans le Règlement relatif aux opérations aériennes ;

(iv) Lorsqu'un pilote possède le privilège d'exploiter plus d'un type d'avion présentant des caractéristiques de maniement et d'exploitation similaires, les 3 décollages, approches et atterrissages exigés au point (2)(i) peuvent être effectués comme défini dans les données d'adéquation opérationnelle établies selon la règlementation en vigueur ;

(v) Lorsqu'un pilote possède le privilège d'exploiter plus d'un type d'hélicoptère non complexe présentant des caractéristiques de maniement et d'exploitation similaires, comme défini dans les données d'adéquation opérationnelle établies selon la règlementation en vigueur, les 3 décollages, approches et atterrissages exigés au point (2)(i) peuvent être effectués dans un seul des types, pour autant que le pilote ait effectué au moins 2 heures de vol dans chacun des types d'hélicoptère au cours des 6 mois qui précèdent.

(3) Exigences particulières pour le transport aérien commercial

(i) Dans le cas du transport aérien commercial, la période de 90 jours prescrite au point (2) (i) et (ii) ci-dessus, peut être prolongée jusqu'à un maximum de 120 jours, tant que le pilote effectue des vols de ligne sous la supervision d'un instructeur de qualification de type ou d'un examinateur.

(ii) Lorsque le pilote ne satisfait pas aux exigences du point (i), il devra effectuer 1 vol de formation dans l'aéronef ou dans un FFS représentant le type d'aéronef à utiliser, qui doit au moins inclure les exigences décrites aux points (2) (i) et (ii) , avant qu'il puisse exercer ses privilèges.

Note 1. *— Le maintien du niveau de compétence des membres d'équipage de conduite et des membres d'équipe de télépilotage employés dans le transport aérien commercial peut être assuré de façon satisfaisante par la démonstration de l'habileté requise, au cours des contrôles de compétence prévus par le règlement relatif aux opérations aériennes.*

Note 2. *— Le maintien du niveau de compétence peut être enregistré de façon satisfaisante dans les livres de l'exploitant, dans le carnet de vol personnel du membre d'équipage de conduite ou du membre d'équipe de télépilotage ou sur sa licence.*

Note 3. *— Les membres d'équipage de conduite et les membres d'équipe de télépilotage peuvent démontrer le maintien de leur niveau de compétence dans des FSTD approuvés par cet État.*

Note 4. *— Les critères de qualification des simulateurs d'entraînement au vol sont décrits dans le présent règlement.*

Note 5.— *Pour des éléments indicatifs sur l'élaboration d'un processus d'évaluation du risque, voir le Manuel de procédures pour l'instauration et la gestion d'un système national de délivrance des licences du personnel (Doc 9379)*

1.2.5.2 Période de validité d'un certificat d'aptitude physique et mentale

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), le certificat d'aptitude physique et mentale délivré conformément aux dispositions du § 1.2.4 (f) est valide à compter de la date de délivrance de l'attestation médicale pour une période qui ne doit pas dépasser :

- 24 mois pour une licence de pilote privé-aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable et hélicoptère ;
- 12 mois pour une licence de pilote professionnel-aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable et hélicoptère ;
- 12 mois pour une licence de pilote en équipage multiple-avion ;
- 12 mois pour une licence de pilote de ligne-aéronef à sustentation motorisée, avion et hélicoptère ;
- 24 mois pour une licence de pilote de planeur ;
- 24 mois pour une licence de pilote de ballon libre ;
- 24 mois pour une licence de pilote d'ULM ;
- 12 mois pour une licence de navigateur ;
- 12 mois pour une licence de mécanicien navigant ;
- 24 une pour licence de membre d'équipage de cabine ;
- 24 mois pour une licence de contrôleur de la circulation aérienne ;

- 36 mois pour une licence de télépilote aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable, giravion, planeur ou ballon libre (applicable à compter du 3 novembre 2027).

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-aéronef à sustentation motorisée, avion ou hélicoptère ou d'une licence de pilote professionnel-aéronef à sustentation motorisée, 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 est réduite à 6 mois.

1.2.5.2.3 Dans le cas des titulaires d'une licence de pilote de ligne-aéronef à sustentation motorisée, avion ou hélicoptère, d'une licence de pilote professionnel-aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable ou hélicoptère ou d'une licence de pilote en équipage multiple-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 est réduite à 6 mois.

1.2.5.2.3.1 Dans le cas des titulaires d'une licence de pilote de ligne-aéronef à sustentation motorisée, avion ou hélicoptère, d'une licence de pilote professionnel-aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable ou hélicoptère ou d'une licence de pilote en équipage multiple-avion qui effectuent des vols de transport commercial et qui sont âgés de moins de 60 ans la période de validité est spécifiée au § 1.2.5.2.

1.2.5.2.4 Le cas des titulaires d'une licence de pilote privé - aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable ou hélicoptère, d'une licence de télépilote – aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable, planeur ou ballon libre, d'une licence de pilote de ballon libre, d'une licence de pilote de planeur, d'une licence de pilote d'ULM ou d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne qui sont âgés de 40 ans ou plus, la période de validité spécifiée au § 1.2.5.2 est réduite à 12 mois.

1.2.5.2.5 Dans le cas des titulaires d'une licence de Membre de d'équipage de Cabine qui sont âgés de 40 ans ou plus, la période de validité spécifiée au § 1.2.5.2 est 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 de délivrance des licences et à condition que cette mesure soit exceptionnelle :

(a) 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 ;

(b) 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 examinateur 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 à l'autorité qui a délivré la licence ;

(c) 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 examinateur désigné en vertu des dispositions du § 1.2.4.5 par l'État contractant dans lequel le candidat se trouve temporairement. Un rapport sur l'examen médical sera envoyé à l'Autorité de l'Aviation Civile ivoirienne ;

d) à compter du 3 novembre 2027, 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 doit s'abstenir d'exercer les privilèges de sa licence et des qualifications associées dès qu'il ressentira une diminution quelconque de son aptitude physique ou mentale de nature à le mettre dans l'incapacité d'exercer ces privilèges correctement et en toute sécurité.

1.2.6.1.1 Sans objet

1.2.6.1.2 Nul ne peut exercer les privilèges de sa licence et des qualifications associées pendant toute période au cours de laquelle il souffre d'une diminution de l'aptitude physique ou mentale, de quelque origine qu'elle soit, qui serait de nature à interdire la délivrance ou le renouvellement de son certificat médical.

En cas de maladie, d'intervention chirurgicale, ou d'accident entraînant une incapacité de travail de vingt et un (21) jours au moins, l'intéressé doit subir un nouvel examen médical dans un centre agréé ou par un médecin examinateur agréé par l'ANAC.

1.2.7 Usage de substances psychoactives

1.2.7.1 Les titulaires de licences qui font l'objet du présent règlement ne doivent pas exercer les privilèges de leurs licences et des qualifications associées lorsqu'ils sont

sous l'influence d'une substance psychoactive qui pourrait les rendre inaptes à exercer ces privilèges correctement et en toute sécurité.

1.2.7.2 Les titulaires d'une licence prévues dans le présent règlement ne doivent faire aucun usage de substances qui posent des problèmes.

1.2.7.3 Les titulaires de licences assurant des fonctions critiques pour la sécurité qui font un usage de substances qui pose des problèmes doivent être identifiés et relevés de leurs fonctions. La reprise de ces fonctions critiques pour la sécurité pourra être envisagée après un traitement satisfaisant ou, dans les cas où aucun traitement n'est nécessaire, lorsque l'intéressé aura cessé de faire un usage de substances qui pose des problèmes et qu'on aura déterminé qu'en poursuivant l'exécution de sa fonction, il n'est pas susceptible de compromettre la sécurité.

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 Tout organisme de formation qui envisage de dispenser une formation en vue de la délivrance d'une licence citée dans le présent règlement doit soumettre une demande d'agrément en vue de sa certification.

1.2.8.2.1 La certification par l'ANAC d'un organisme de formation agréé dépend de sa capacité à démontrer qu'il satisfait aux dispositions de l'appendice 1 au § 1.2.8 du présent règlement.

Par ailleurs, l'organisme doit démontrer qu'il satisfait aux conditions préalables pour postuler à l'obtention d'un agrément d'organisme de formation agréé.

1.2.8.2.2 L'obtention d'une autorisation d'organisme de formation déclaré dépend de la capacité de l'organisme à démontrer qu'il satisfait aux dispositions de l'appendice 11 au § 1.2.8 du présent règlement.

L'organisme de formation déclaré n'est pas soumis aux conditions préalables pour postuler à l'obtention d'une autorisation d'organisme de formation déclaré (OFD).

1.2.8.2.3 Tout organisme de formation exposé à des risques de sécurité liés à l'utilisation d'aéronefs dans le cadre de la fourniture de leurs services doit mettre en place un système de gestion de la sécurité conformément au Règlement aéronautique de Côte

d'Ivoire relatif à la gestion de la sécurité (RACI 8002).

1.2.8.3 Jusqu'au 2 novembre 2027 a formation homologuée des membres d'équipage de conduite et des contrôleurs de la circulation aérienne doit être dispensée par un organisme de formation agréé.

1.2.8.3.1 A compter du 3 novembre 2027 la formation homologuée des membres d'équipage de conduite, des membres de l'équipe de télépilotage et des contrôleurs de la circulation aérienne sera dispensée par un organisme de formation agréé.

1.2.8.4 La formation homologuée, fondée sur la compétence, du personnel de maintenance des aéronefs et des RPAS doit être dispensée par un organisme de formation agréé.

1.2.8.5 La formation homologuée, fondée sur la compétence, des membres d'équipe de télépilotage doit être dispensée par un organisme de formation agréé.

1.2.8.6 La formation homologuée, fondée sur la compétence, des agents techniques d'exploitation doit être dispensée par un organisme de formation agréé.

1.2.8.7 Nul ne doit gérer un organisme de formation s'il n'est détenteur d'un agrément d'organisme de formation (OFA) ou d'une autorisation d'organisme de formation déclaré (OFD).

1.2.8.8 Le postulant à un agrément d'organisme de formation doit se conformer au processus de certification selon les cinq (05) phases suivantes :

- Phase I – Demande préliminaire ;
- Phase II – Demande formelle ;
- Phase III – Évaluation de conformité des documents ;
- Phase IV – Démonstration et audit/inspection ;
- Phase V – Délivrance de l'agrément.

Ce processus de certification d'un organisme de formation est défini à l'appendice 1 au § 1.2.8 du présent règlement.

1.2.8.9 Le processus de certification ci-dessus défini s'applique aux organismes de formation de :

- Pilotes ;
- Membres d'équipe de télépilotage ;
- Techniciens de Maintenance Aéronefs ;
- Techniciens de Maintenance de RPAS ;
- Membres d'Équipage de Cabine ;
- Contrôleurs de la Circulation Aérienne ;

- Agents Techniques d'Exploitation.

1.2.8.9.1 La formation des télépilotes effectuant des vols d'aéronefs télépilotés sur le territoire national peut être dispensée par un exploitant détenteur d'une autorisation de formation délivrée par l'ANAC.

1.2.8.9.2 Cette autorisation permet à son détenteur de dispenser des formations initiales et de maintien de compétences sur le type d'aéronef télépiloté détenu conformément à l'appendice 13 au §1.2.8 du présent règlement.

1.2.8.10 A l'exception d'un exploitant détenteur d'un PEA ayant l'approbation de l'ANAC pour former son propre personnel, nul ne doit mener une formation, tester ou vérifier des dispositifs perfectionnés d'entraînement en vol ou des simulateurs de vol, sans agrément ou en violation de son agrément. Les exigences de qualification des dispositifs de formation pour la simulation de vol sont décrites à l'Appendice 3 au § 1.2.8.

1.2.8.11 L'ANAC délivre au postulant un agrément d'OFA ou d'autorisation d'organisme de formation déclaré, un agrément ou une autorisation si le postulant démontre qu'il remplit les conditions formulées dans le présent règlement.

1.2.8.12 Le postulant à une autorisation d'organisme de formation déclaré doit être une association aéronautique ou un aéroclub ayant démontré, par ses statuts, qu'il concourt à la promotion de l'aviation légère et sportive.

1.2.8.13 Un organisme de formation déclaré est autorisé à dispenser les formations ci-dessous, s'il détient une autorisation délivrée par l'ANAC conformément aux dispositions de l'appendice 12 au 1.2.8 du présent règlement :

(i) formation théorique en vue de l'obtention de la licence de pilote privé avion ;
(ii) instruction au vol en vue de l'obtention et du renouvellement de la licence de pilote privé avion et ;
(iv) formation en vue d'une qualification de classe d'avion monomoteur à piston.

1.2.8.14 Validation d'agrément étranger d'organisme de formation

(a) L'ANAC procède à la validation d'un agrément étranger d'OFA délivré par un État contractant, pour dispenser des formations aux titulaires ou postulants de licences ou qualifications ivoiriennes, lorsque cet organisme de formation a été certifié selon une réglementation au moins conforme aux exigences du présent règlement.

(b) Le postulant à une validation d'un agrément étranger d'OFA, doit se conformer au processus de certification selon les cinq (05) phases suivantes :

(i) Phase 1 – Phase préliminaire ;
(ii) Phase 2 – Phase d'évaluation préalable ;
(iii) Phase 3 – Phase d'évaluation de la conformité ;
(iv) Phase 4 – Phase de démonstration et audit/inspection ;
(v) Phase 5– Phase de délivrance de la validation d'agrément étranger d'OFA.

(c) La validité du certificat de validation d'un agrément étranger d'un OFA est limitée à 36 mois calendaires à compter de la date de délivrance dudit certificat, sous réserve que l'agrément étranger reste valide.

(d) Le modèle de certificat de validation d'un agrément étranger d'OFA et les spécifications associées est présenté à l'appendice 11 du § 1.2.8.

(e) **Prorogation d'une validation d'agrément étranger d'OFA**

Le détenteur d'une validation d'agrément étranger d'OFA doit soumettre à l'ANAC une demande de prorogation de la validation de son agrément étranger d'OFA dans les 3 mois avant son expiration.
Un audit sur site est effectué par l'ANAC avant la délivrance de la prorogation.

(f) **Renouvellement d'une validation d'agrément étranger d'OFA**

À l'expiration d'une validation d'agrément étranger d'OFA, le postulant doit se conformer aux dispositions du §1.2.8.14 (b) du présent règlement.

(g) **Amendement des spécifications d'une validation d'agrément étranger d'OFA**

Le détenteur d'une validation d'agrément étranger d'OFA peut soumettre à l'ANAC une demande d'amendement des spécifications de ladite validation.

Un audit sur site est réalisé par l'ANAC afin de s'assurer de la conformité de l'OFA avant la délivrance de l'amendement des spécifications sollicitées.

1.2.9 Compétences linguistiques

1.2.9.1 Les pilotes d'aéronefs à sustentation motorisée, d'avions, de dirigeables et d'hélicoptères, les navigateurs, les mécaniciens navigants, les pilotes de planeurs, les pilotes de ballons libres, les contrôleurs de la circulation aérienne et les opérateurs radio de station aéronautique doivent prouver leur capacité à parler et à comprendre la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques comme spécifié dans les exigences de compétence linguistique à l'appendice au § 1.2.9 et au MC § 1.2.9.

1.2.9.2 À compter du 3 novembre 2027, les télépilotes d'aéronefs à sustentation motorisée, d'avions, de dirigeables, de giravions, de planeurs ou de ballons libres, prouveront qu'ils sont capables de parler et de comprendre la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques comme spécifié dans les spécifications relatives aux compétences linguistiques à l'Appendice au § 1.2.9.

1.2.9.3 Les compétences linguistiques des personnels aéronautiques identifiés au § 1.2.9.1 ci-dessus dont le niveau de compétence démontré est inférieur au niveau expert (niveau 6) doivent être formellement évaluées à des intervalles conformes au niveau de compétence démontré comme suit :

1.2.9.3.1 Les personnes ayant démontré un niveau de compétence égal au niveau fonctionnel (niveau 4) doivent être évaluées au moins une fois tous les trois (3) ans ;

1.2.9.3.2 Les personnes ayant démontré un niveau de compétence égal au niveau avancé (Niveau 5) doivent être évaluées au moins une fois tous les six (6) ans ;

1.2.9.4 À compter du 3 novembre 2027, les compétences linguistiques ~~des~~ télépilotes d'aéronefs à sustentation motorisée, d'avions, de dirigeables, de giravions, de planeurs ou de ballons libres, dont le niveau de compétence démontré est inférieur au niveau expert (niveau 6) doivent être formellement évaluées à des intervalles conformes au niveau de compétence démontré, comme suit :

1.2.9.4.1 Les personnes ayant démontré un niveau de compétence égal au niveau fonctionnel (niveau 4) doivent être évaluées au moins une fois tous les trois (3) ans ;

1.2.9.4.2 Les personnes ayant démontré un niveau de compétence égal au niveau avancé (niveau 5) doivent être évaluées au moins une fois tous les six (6) ans.

1.2.9.5 Les niveaux de langue ci-dessus mentionnés concernent l'anglais aéronautique.

1.2.10 Examens pour la délivrance des licences

1.2.10.1 Candidats Pilotes

1.2.10.1.1 Responsabilité du candidat

(a) Les candidats doivent passer la totalité des examens en vue de l'obtention d'une licence ou d'une qualification spécifique.

(b) Les candidats ne se présentent à l'examen que sur recommandation de l'organisme de formation agréé (OFA) ou de l'organisme de formation déclaré (OFD), responsables de leur formation, une fois qu'ils auront suivi de manière satisfaisante les parties appropriées du cours de connaissances théoriques.

(c) La recommandation formulée par un OFA ou un OFD aura une validité de 12 mois. Si le candidat a omis de passer au moins un des sujets de l'examen théorique au cours de ladite période de validité, l'OFA ou l'OFD déterminera la nécessité d'une formation complémentaire sur la base des besoins du candidat.

1.2.10.1.2 Critères de réussite

(a) Un candidat est reçu à chaque sujet d'examen s'il atteint au moins 75 % des points alloués à ce sujet. Il n'y a pas de points de pénalité.

(b) Sauf spécification contraire dans la présente partie, un candidat a réussi l'examen théorique requis pour la licence ou la qualification appropriée, lorsqu'il a été reçu à tous les sujets d'examen requis sur une période de 18 mois, qui débute à la fin du mois calendaire pendant lequel le candidat a présenté un examen pour la première fois.

(c) Si un candidat a échoué à un même sujet d'examen après 4 tentatives ou a échoué à tous les sujets après soit 3 sessions d'examen, soit la période mentionnée au paragraphe b, il devra à nouveau présenter la totalité des sujets d'examen.

Avant de présenter à nouveau les examens, le candidat devra suivre une formation complémentaire auprès d'un OFA ou d'un OFD. La durée et le domaine d'application de la formation nécessaire doivent être déterminés par l'organisme de formation sur la base des besoins du candidat.

(d) Pour les candidats à une validation, une conversion ou un renouvellement de licence, le taux de réussite est d'au moins 75 % des points alloués à ce sujet. Après un

échec, le candidat peut repasser le test sans délai. Il s'agit de la session de rattrapage. Après trois échecs successifs au cours d'une période de 12 mois, le postulant n'est plus autorisé à passer la même épreuve. Son dossier sera donc rejeté. Le candidat peut soumettre une nouvelle demande de titre afin de se représenter au test.

1.2.10.1.3 Période de validité

(a) La réussite aux examens théoriques sera valide :
- (1) dans le cas de la délivrance d'une licence de pilote privé, d'une licence de pilote de planeur, d'une licence de pilote de ballon et d'ULM, pour une durée de 24 mois ;
- (2) dans le cadre de la délivrance d'une licence de pilote professionnel ou d'une qualification de vol aux instruments (IR), pour une durée de 36 mois ;
- (3) les périodes indiquées au § 1.2.10.1.3 (a)(1) et (2) entrent en vigueur à partir du jour de réussite de l'examen théorique par le pilote, conformément au § 1.2.10.1.2 (b).

(b) Les examens théoriques réussis dans le cadre d'une licence de pilote de ligne (ATPL) restent valides pour la délivrance d'une ATPL pendant 7 ans à compter de la dernière date de validité :
- (1) d'une IR inscrite sur la licence, ou
- (2) dans le cas d'hélicoptères, d'une qualification de type d'hélicoptère inscrite sur ladite licence.

(c) Tout pilote ayant bénéficié d'une validation de sa licence étrangère et n'ayant exercé aucune activité durant les 3 dernières années précédant une demande de validation ou de conversion doit réussir le test de connaissance de l'ANAC.

(d) Tout pilote ayant bénéficié d'une validation de sa licence étrangère et ayant exercé une activité durant les 3 dernières années précédant une demande de validation ou de conversion est dispensé du test de connaissance de l'ANAC.

1.2.10.1.4 Épreuve pratique d'aptitude

(a) Avant de passer un examen pratique pour l'obtention d'une licence, d'une qualification ou d'une autorisation, le candidat doit avoir réussi l'examen théorique requis, sauf dans le cas de candidats qui suivent un cours de formation en vol intégrée. Dans tous les cas, l'instruction théorique doit toujours avoir été accomplie avant de pouvoir passer les épreuves pratiques.

(b) À l'exception de la délivrance de licences de pilote de ligne, le candidat à un examen pratique doit être recommandé pour l'examen par l'organisme/la

personne responsable de la formation, à l'issue de ladite formation. Les dossiers de formation seront mis à la disposition de l'examinateur.

1.2.10.2 Candidats Techniciens de Maintenance d'Aéronef

1.2.10.2.1 Responsabilité du candidat

(a) Les candidats doivent passer un examen écrit et oral en vue de l'obtention d'une licence, d'une qualification spécifique, d'une validation ou d'une conversion de licence de TMA, le cas échéant.

(b) Les candidats ne se présentent aux examens écrits et oraux que sur convocation de l'ANAC.

1.2.10.2.2 Critères de réussite

(a) **Examen écrit**

Le score minimal de réussite à l'examen écrit de TMA est de 70%.

Si le candidat obtient un score compris entre 50 et 69%, il est autorisé à repasser l'examen sans délai. En cas d'échec à la deuxième tentative, une troisième tentative peut être effectuée dans un délai minimal d'un mois.

Si le score obtenu est inférieur à 50%, le postulant est autorisé à repasser l'examen écrit après une période de 3 mois à compter de la date du dernier examen.

Si un candidat échoue après trois tentatives, il ne sera autorisé à repasser cet examen qu'après une période de 12 mois à compter de la date de son dernier examen.

(b) **Examen oral**

Le candidat n'est admis à se présenter à l'examen oral qu'après avoir été déclaré admis à l'examen écrit. Le score minimal de réussite à l'examen oral est de 70%.

Si le score obtenu est inférieur à 70%, le candidat dispose de deux autres tentatives.

Après 3 échecs à l'examen oral, le candidat doit se représenter à l'examen écrit 4 mois plus tard.

(c) **Examen théorique de TMA**

Pour déterminer la note globale du candidat, la formule appliquée est la suivante :

$$N_{Total} = 0,6 \times N_{écrit} + 0,4 \times N_{oral}$$

Le score minimal de réussite à l'examen théorique de TMA est de 70%.

1.2.10.2.3 Période de validité

(a) Tout TMA ayant bénéficié d'une validation de sa licence étrangère et n'ayant exercé aucune activité durant les 3 dernières années précédant une demande de validation ou de conversion doit réussir le test de connaissance de l'ANAC.

(b) Tout TMA ayant bénéficié d'une validation de sa licence étrangère et ayant exercé une activité durant les 3 dernières années précédant une demande de validation ou de conversion est dispensé du test de connaissance de l'ANAC.

1.2.10.3 Candidats Membres d'Equipage de Cabine

1.2.10.3.1 Responsabilité du candidat

Les candidats ne se présentent à l'évaluation finale que sur recommandation de l'Organisme de Formation Agréé (OFA), en charge de la réalisation de la formation MEC conformément à l'appendice 1 au § 4.9 du présent règlement.

1.2.10.3.2 Critères de réussite

(a) Les dispositions relatives à l'évaluation des postulants à une délivrance initiale de licence de MEC sont définis au § A.4 de l'appendice 1 au § 4.9.

(b) Si un candidat échoue à l'évaluation finale, il devra se présenter à nouveau à cet examen, dix (10) jours ouvrables après la proclamation du résultat. Après deux échecs, le candidat ne sera autorisé à présenter à nouveau l'examen théorique après avoir suivi une formation acceptée par l'ANAC auprès d'un OFA.

(c) Pour les candidats à une conversion de licence, le taux de réussite est d'au moins 75 %. En cas d'échec, le candidat peut repasser le test sans délai. Il s'agit de la session de rattrapage. Après trois échecs successifs au cours d'une période de 12 mois, le dossier est rejeté. Le candidat peut soumettre une nouvelle demande de titre afin de se représenter au test.

1.2.10.4 Candidats Contrôleurs de la circulation aérienne

1.2.10.4.1 Responsabilité du candidat

(a) Les candidats doivent passer l'examen théorique en vue de l'obtention d'une carte stagiaire d'ATC.

(b) Les candidats ne se présentent à l'examen qu'une fois qu'ils auront suivi de manière satisfaisante une formation homologuée auprès d'un organisme de formation agréé (OFA).

1.2.10.4.2 Critères de réussite

(a) Un candidat est reçu à l'examen s'il atteint au moins 75 % des points alloués à ce sujet. Il n'y a pas de points de pénalité.

(b) Sauf spécification contraire dans la présente partie, un candidat a réussi l'examen théorique requis pour la licence ou la qualification appropriée, lorsqu'il a été reçu à tous les sujets d'examen requis sur une période de 18 mois, qui débute à la fin du mois calendaire pendant lequel le candidat a présenté un examen pour la première fois.

(c) Si un candidat a échoué à un même sujet d'examen après 4 tentatives ou a échoué à tous les sujets après soit 3 sessions d'examen, soit la période mentionnée au paragraphe b, il devra à nouveau présenter la totalité des sujets d'examen.

Avant de présenter à nouveau les examens, le candidat devra suivre une formation complémentaire auprès d'un OFA. La durée et le domaine d'application de la formation nécessaire doivent être déterminés par l'organisme de formation sur la base des besoins du candidat.

1.2.10.5 Candidats Agents Technique d'Exploitation

1.2.10.5.1 Responsabilité du candidat

(a) Les candidats doivent passer un examen théorique en vue de l'obtention d'une carte stagiaire d'ATE.

(b) Les candidats ne se présentent à l'examen qu'une fois qu'ils auront suivi de manière satisfaisante une formation homologuée auprès d'un organisme de formation agréé (OFA).

1.2.10.5.2 Critères de réussite

(a) Un candidat est reçu à l'examen s'il atteint au moins 75 % des points alloués à l'examen.

(b) Si un candidat échoue au test théorique, il devra se présenter à nouveau à cet examen, 2 semaines après la proclamation du résultat. Après deux échecs, le candidat ne sera autorisé à présenter à nouveau l'examen théorique après avoir suivi une formation acceptée par l'ANAC auprès d'un OFA.

1.2.11 Autorisation d'Examinateur

1.2.11.1 L'ANAC habilite et désigne en tant qu'examinateurs, des personnes intègres dûment qualifiées qui auront la charge de la conception des épreuves des examens écrits et oraux et feront passer en son nom les épreuves théorique, pratiques d'aptitude et les contrôles de compétence définies dans le présent règlement.

1.2.11.2 Exigences minimales de qualification et d'expérience examinateur chargé de la conception des épreuves des examens écrits et oraux

(a) Examinateur chargé de la conception et/ou l'administration et/ou l'évaluation des tests en anglais aéronautique des pilotes et contrôleurs aériens

(i). Détenir ou avoir détenu au moins une licence de Pilote professionnel ou de Contrôleur de la Circulation Aérienne ou un Master de linguiste en anglais ou Master d'enseignant en anglais ;
(ii). Avoir au moins le niveau 5 en anglais aéronautique selon l'échelle d'évaluation de l'OACI ;
(iii). Avoir réussi la formation initiale d'interlocuteur et/ou d'évaluateur en anglais aéronautique.

(b) Inspecteur ou examinateur en charge de la conception des tests théoriques des postulants ou détenteurs de licences de pilotes

(i). Détenir ou avoir détenu une licence de pilote privé ou professionnel ou de ligne avec au moins une qualification associée ;
(ii). Avoir détenu une qualification d'instructeur pendant au moins deux (02) années ou avoir été pilote pendant cinq (05) ans ;
(iii). Avoir une connaissance des critères de conception d'une épreuve théorique ;
(iv). Détenir ou avoir détenu au moins le niveau 4 en anglais aéronautique ;
(v). Avoir suivi un cours de familiarisation aux règlements PEL et OPS de l'ANAC liés aux opérations des pilotes.

(c) Examinateur en charge de la conception des tests théoriques des postulants ou détenteurs de licences de TMA

(i). Détenir ou avoir détenu une licence de TMA avec au moins une qualification associée ;
(ii). Avoir eu une expérience d'au moins cinq (5) ans dans la maintenance aéronautique ;
(iii). Avoir une connaissance des critères de conception d'une épreuve théorique ;
(iv). Avoir suivi un cours de familiarisation aux règlements PEL et AIR de l'ANAC liés aux activités des TMA.

(d) Examinateur en charge de la conception des tests théoriques des postulants ou détenteurs de licences d'ATE

(i). Détenir ou avoir détenu une licence de d'ATE ;
(ii). Avoir été instructeur ATE pendant au moins deux (02) ans ;
(iii). Avoir une connaissance des critères de conception d'une épreuve théorique ;
(iv). Avoir suivi un cours de familiarisation aux règlements PEL et OPS de l'ANAC liés aux activités des ATE.

(e) Examinateur en charge de la conception des tests théoriques des postulants ou détenteurs de licences de ATC

(i). Détenir ou avoir détenu une licence d'ATC avec au moins une qualification associée ;
(ii). Avoir été contrôleur aérien titulaire pendant au moins trois (03) ans ;
(iii). Avoir une connaissance des critères de conception d'une épreuve théorique ;
(iv). Avoir suivi un cours de familiarisation aux règlements PEL et ANS aux activités des ATC.

(f) Examinateur en charge de la conception des tests théoriques des postulants ou détenteurs de licences de MEC

(i). Détenir ou avoir détenu une licence de MEC avec au moins une qualification associée ;
(ii). Avoir été au moins MEC instructeur pendant au moins deux (02) ans ;
(iii). Avoir une connaissance des critères de conception d'une épreuve théorique ;
(iv). Avoir suivi un cours de familiarisation aux règlements PEL et OPS aux

opérations des MEC.

1.2.11.3 Les qualifications minimales des examinateurs en charge des épreuves pratiques et en vol sont définies au présent règlement.

1.2.11.4 Une autorisation d'examinateur sera valide pendant 36 mois calendaires.

1.2.12 Suspension, révocation des titres délivrés et obligation d'informer

1.2.12.1 L'Autorité modifie, suspend ou retire temporairement ou définitivement toute licence, autorisation et certificat délivrés à toute personne, à toute organisation aéronautique lorsque la personne physique ou morale qui en est titulaire ne remplit pas les obligations que lui impose le présent Règlement.

1.2.12.2 Les titulaires de licence ne sont pas habilités à exercer les privilèges liés à leur licence lorsque :

(a) leurs capacités sont restreintes pour des raisons médicales ou pour d'autres raisons ;
(b) ils ne satisfont plus les exigences médicales requises ;
(c) leurs capacités sont diminuées sous l'influence de l'alcool, de substances psychotropes ou de médicaments ;
(d) ils ne disposent pas de la compétence requise ou s'il y a lieu de mettre en question leur compétence ;
(e) un examinateur de compétence les a jugés inaptes à exercer tout ou partie de leur activité ;
(f) la fourniture sûre du service est rendue impossible et compromise pour d'autres raisons.

1.2.12.3 Si l'un des cas visés ci-dessus se présente, le titulaire de licence informe sans délai son employeur.

1.2.12.4 L'employeur suspend immédiatement de son activité le titulaire de licence qui compromet la sécurité pour les raisons visées ci-dessus ou n'est temporairement pas en mesure d'accomplir ses tâches pour d'autres raisons.

1.2.12.5 L'employeur peut autoriser la reprise de l'activité du détenteur de licence s'il remplit les dispositions règlementaires en vigueur.

1.2.12.6 L'employeur doit informer l'ANAC :

(a) des cas visés au 1.2.12.2 (c) et(f) ;
(b) des mesures prises dans les cas visés au 1.2.12.2 (d) à (f) ;

(c) lorsqu'un titulaire de licence n'est plus en possession d'une attestation médicale en cours de validité ;

(d) lorsque le titulaire de licence est diminué dans sa santé de manière persistante ou pour une longue durée ; en particulier en cas d'incapacité de travail de plus de 20 jours.

1.2.13 Obligation de détenir, porter et de présenter des documents

(a) Tout titulaire de licence doit toujours emporter sa licence et une attestation médicale (si applicable) valides lorsqu'il exerce les privilèges de la licence.

(b) Le titulaire de licence doit également être muni d'un document d'identité comportant sa photographie.

(c) Tout détenteur de licence de TMA doit détenir un livret de suivi de TMA ou document équivalent.

(d) Tout détenteur de licence ou stagiaire doit toujours présenter sans délai et pour inspection son carnet de vol /livret de suivi de TMA selon le cas, sur demande d'un représentant agréé d'une autorité compétente.

1.3 Recours aux décisions de l'ANAC relatives à la délivrance des titres aéronautiques

Lorsqu'une demande de :

(i) délivrance, prorogation ou renouvellement de licence ou de qualification ;

(ii) délivrance de brevet, certificat, autorisation ou agrément ;

(iii) délivrance ou renouvellement de certificat d'agrément d'organisme de formation ou centre d'expertise médicale ;

est rejetée par l'ANAC, le postulant peut faire appel de la décision.

Le postulant peut également faire appel d'une sanction prise par l'ANAC.

1.4 Conseil de discipline

Le conseil de discipline est chargé de statuer sur les infractions à la loi n°2022-887 du 23 novembre 2022 portant code de l'aviation civile, aux textes subséquents et aux règlements en vigueur commise par le personnel aéronautique et de proposer des sanctions à appliquer.

L'appendice au §1.4 du présent règlement décrit l'organisation et le fonctionnement du conseil de discipline du personnel aéronautique de l'aviation civile.

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 appartenant à l'une quelconque des catégories ci-après, s'il n'est titulaire d'une licence de pilote délivrée conformément aux dispositions de présent chapitre :

- aéronefs à sustentation motorisée ;
- avions ;
- ballons libres ;
- dirigeables d'un volume supérieur à 4600 mètres cubes ;
- hélicoptères ;
- planeurs.

2.1.1.2 La catégorie d'aéronef est 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 autre licence 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 de pilote, qualification ou autorisation que ce soit, un candidat doit remplir les conditions d'Age, de connaissances, d'expérience, d'instruction de vol, d'habileté, d'aptitudes physiques et mentales et de compétences linguistiques comme spécifiées pour cette licence, qualification ou autorisation.

2.1.1.3.1 Un candidat doit, pour la prorogation, le renouvellement ou la réémission d'une licence, d'une qualification ou d'une autorisation, remplir les exigences spécifiées pour cette licence, qualification ou autorisation.

2.1.1.4 Mesures de transition applicables à la catégorie aéronef à sustentation motorisée.

Jusqu'au 5 mars 2025, l'autorité de délivrance des licences peut mentionner sur une licence de pilote d'avion ou d'hélicoptère une qualification de type applicable à un aéronef de la catégorie aéronef à sustentation motorisée. L'annotation de la qualification indiquera que l'aéronef fait partie de la catégorie aéronef à sustentation motorisée. La formation pour la qualification de type de la catégorie aéronef à sustentation motorisée doit être reçue dans le cadre d'un cours de formation homologuée, tiendra compte de l'expérience acquise par le candidat sur avion ou hélicoptère, selon le cas, et portera sur tous les aspects nécessaires de l'utilisation d'un aéronef de la catégorie aéronef à sustentation motorisée.

2.1.2 Qualifications de catégorie

2.1.2.1 Les qualifications de catégorie comprennent les catégories d'aéronef énumérées au § 2.1.1.1 ci-dessus.

2.1.2.2 Il ne doit pas être consigné 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 conditions du présent règlement correspondant aux privilèges pour lesquels il sollicite cette qualification.

2.1.3 Qualifications de classe et de type

Les listes des qualifications de classe et de type d'aéronefs sont définies à au moyen de conformité (MC) au paragraphe (§ 2.1.3).

2.1.3.1 Qualification de classe

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.

2.1.3.2 Qualification de type

Des qualifications de type sont établies pour :

(a) les aéronefs certifiés pour être exploités avec un équipage de conduite minimal d'au moins deux pilotes ;
(b) les hélicoptères et les aéronefs à sustentation motorisée certifiés pour être exploités par un seul pilote, à moins qu'une qualification de classe n'ait été délivrée ;
(c) tout aéronef pour lequel l'autorité de délivrance des licences le juge nécessaire.

2.1.3.3 Apposition d'une qualification de classe ou de type suite à une formation

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.

Les exigences relatives à la formation, à l'examen pratique et au contrôle de compétence pour la MPL, l'ATPL, les qualifications de type et de classe sont définies dans l'appendice au paragraphe 2.1.3.

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

2.1.4.1 Exercice des fonctions de commandant de bord ou copilote sur toute catégorie d'aéronef.

Le titulaire d'une licence de pilote ne doit agir en aucune manière en tant que pilote d'aéronef s'il ne détient pas une qualification de classe ou de type appropriée en état de validité, à l'exception toutefois du cas où il subit une épreuve pratique d'aptitude ou suit une formation au vol.

2.1.4.1.1 Lorsqu'une qualification de type est délivrée, limitant les privilèges à la fonction de copilote, ou à la fonction de pilote pour la seule phase de croisière du vol ou toute autre limitation définie par l'ANAC, cette limitation doit être mentionnée avec la qualification.

2.1.4.2 Autorisation spéciale de qualification de classe ou de type

Aux fins des vols d'instruction, des vols d'essai et des vols spéciaux non payants sans passagers, l'ANAC 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 doit être limitée au temps nécessaire à l'exécution du vol qui en fait l'objet.

2.1.4.3 Privilège du titulaire de la qualification de type et de classe

Sous réserve des dispositions prévues dans le présent règlement, les privilèges du titulaire d'une qualification de type ou de classe permettent d'opérer en tant que pilote sur le type ou la classe d'aéronef spécifié dans la qualification.

2.1.4.4 Qualifications de type et de classe - Changement d'une variante à une autre

(a) Aux fins d'étendre ses privilèges à une autre variante d'aéronef au sein d'une qualification de classe ou de type, le pilote doit suivre une formation traitant des différences ou une formation de familiarisation. Dans le cas de variantes au sein d'une qualification de type, la formation traitant des différences ou la formation de familiarisation doit inclure les éléments pertinents définis dans les données d'adéquation opérationnelle établies conformément à la règlementation en vigueur.

(b) Si aucun vol n'a été effectué avec la variante au cours des 2 ans qui suivent la formation traitant des différences, une formation additionnelle traitant des différences, voire un contrôle de compétences portant sur cette variante, est exigée pour maintenir les privilèges, sauf en ce qui concerne les types ou les variantes faisant partie des qualifications de classe d'aéronef monomoteur à pistons et de TMG.

(c) La formation traitant des différences doit être inscrite dans le carnet de vol du pilote ou dans un document équivalent, et doit être validée par la signature de l'instructeur le cas échéant.

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

2.1.5.1 Qualifications de type et de classe - Conditions

(a) Cours de formation :

Un candidat à une qualification de classe ou de type doit effectuer un cours de formation auprès d'un OFA. Le cours de formation de qualification de type doit inclure les éléments de formation obligatoires pour le type concerné, comme défini dans les données d'adéquation opérationnelle établies selon la règlementation en vigueur.

(b) Examen théorique

Le candidat à une qualification de classe ou de type doit être reçu à un examen théorique organisé par un OFA afin de démontrer le niveau de connaissances théoriques requises pour utiliser le type ou la classe d'aéronef applicable en toute sécurité.

(1) Pour le cas des aéronefs multipilotes, l'examen théorique est une épreuve écrite et contiendra au moins 100 questions à choix multiple, réparties de manière appropriée entre les sujets principaux du programme.
(2) Pour le cas des aéronefs monopilotes multimoteurs, l'examen théorique est une épreuve écrite et le nombre de questions à choix multiple dépendra de la complexité de l'aéronef.
(3) Pour le cas des aéronefs monomoteurs, l'examen théorique est une épreuve écrite et contient au moins 60 questions à choix multiple, réparties de manière appropriée entre les sujets principaux du programme.
(4) Pour le cas des avions monopilotes qui sont classés comme avions hautes performances, l'examen théorique est une épreuve écrite et contient au moins 60 questions à choix multiple, réparties de manière appropriée entre les sujets principaux du programme.

(c) Examen pratique.

Un candidat à une qualification de classe ou de type doit être reçu à un examen pratique conforme à l'appendice au § 2.1.3 du présent règlement, afin de démontrer l'aptitude requise pour exploiter la classe ou le type d'aéronef applicable, en toute sécurité.
Le candidat doit réussir l'examen pratique dans les 6 mois qui suivent le début du cours de formation relatif à la qualification de type, et dans les 6 mois qui précèdent l'introduction de la demande de délivrance d'une qualification de classe ou de type.

(d) 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, est réputé avoir déjà satisfait aux exigences théoriques lorsqu'il introduit la demande d'ajout de privilèges pour une autre forme d'exploitation sur le même type d'aéronef.

(e) Nonobstant les paragraphes précédents, les pilotes détenteurs d'une qualification d'essais en vol délivrée conformément au paragraphe 2.1.5.17.5, qui

étaient impliqués dans les essais en vol de développement, de certification ou de production pour un type d'aéronef, et qui ont à leur actif soit 50 heures de vol total, soit 10 heures de vol en tant que PIC pour des vols d'essai sur ledit type d'aéronef, sont habilités à introduire une demande de délivrance de qualification du type pertinent, pour autant qu'ils satisfassent aux exigences relatives à l'expérience, ainsi qu'aux prérequis pour la délivrance de ladite qualification de type, comme établi dans le présent règlement pour la catégorie d'aéronef pertinente.

2.1.5.2 Validité et renouvellement des qualifications de classe et de type

(a) **Validité**

La période de validité des qualifications de classe et de type doit être de 12 mois, à l'exception des qualifications de classe monopilote monomoteur, dont la période de validité est de 24 mois sauf spécification contraire dans les données d'adéquation opérationnelle établies conformément à la règlementation en vigueur.
Cette période est comptée à partir de la date de sa délivrance ou de renouvellement ou, si la qualification prorogée avant sa date d'expiration, à partir de cette date d'expiration.

(b) **Renouvellement des qualifications arrivées à échéances**

Si la qualification de classe ou de type a expiré, le candidat doit :

(1) effectuer, le cas échéant, un réentraînement pour atteindre le niveau de compétence nécessaire pour piloter en toute sécurité la classe ou le type d'aéronef correspondant. Les exigences relatives à ce réentrainement sont définies à l'appendice au paragraphe 2.1.5.2 du présent règlement, et

(2) réussir un contrôle de compétence conformément à l'Appendice au paragraphe 2.1.3 du présent règlement.

2.1.5.3 Expérience requise et conditions préalables pour la délivrance des qualifications de classe ou de type avions

Sauf spécification contraire dans les données d'adéquation opérationnelle établies conformément à la règlementation applicable de navigabilité, les candidats à une qualification de classe ou de type doivent satisfaire aux exigences relatives à l'expérience et aux prérequis suivants pour la délivrance de la qualification concernée :

(a) avions monopilotes multimoteurs.

Les candidats à une première qualification de classe ou de type sur un avion monopilote multimoteurs doivent avoir à leur actif au moins 70 heures en tant que PIC sur avions ;

(b) avions non complexes hautes performances monopilotes.

Avant de commencer la formation en vol, les candidats à une première qualification de classe ou de type pour un avion monopilote classé comme avion hautes performances doivent :

(1) avoir à leur actif au moins 200 heures d'expérience totale en vol, dont 70 heures en tant que PIC sur avions et

(i) être titulaires d'un certificat attestant qu'ils ont suivi de manière satisfaisante un cours théorique additionnel auprès d'un OFA, ou

(ii) avoir réussi les examens théoriques de l'ATPL(A) conformément au présent règlement, ou encore

(iii) en plus d'une licence délivrée conformément au présent règlement, être titulaires 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.

(2) En outre, les pilotes souhaitant bénéficier du privilège d'utiliser l'avion en exploitations multipilotes doivent satisfaire aux exigences au paragraphe 2.1.5.3 (d) (4)

(c) avions complexes hautes performances monopilotes.

Les candidats à la délivrance d'une première qualification de type pour un avion complexe monopilote classé comme avion hautes performances devront, en plus de satisfaire aux exigences du point b), être titulaire d'une IR(A) multimoteur, comme défini au paragraphe 2.7.

(d) avions multipilotes.

Les candidats à un cours de première qualification de type pour un avion multipilote seront des pilotes stagiaires en train de suivre une formation dans un cours MPL ou satisferont aux exigences suivantes :

(1) avoir à leur actif au moins 70 heures d'expérience de vol en tant que PIC sur avions ;

(2) être titulaires d'une IR(A) multimoteur ;

(3) avoir réussi les examens théoriques de l'ATPL(A), conformément à la présente partie et

(4) sauf lorsque le cours de qualification de type est combiné avec un cours sur le MCC :

(i) être titulaires d'un certificat attestant qu'ils ont suivi de manière satisfaisante un cours sur le MCC sur avions, ou

(ii) être titulaires d'un certificat attestant qu'ils ont suivi de manière satisfaisante une formation sur le MCC sur hélicoptère et avoir à leur actif une expérience de plus de 100 heures de vol en tant que pilotes sur des hélicoptères multipilotes, ou encore

(iii) avoir à leur actif au moins 500 heures en tant que pilotes sur des hélicoptères multipilotes, ou

(iv) avoir à leur actif au moins 500 heures en tant que pilotes en exploitations multipilotes sur des avions monopilotes multimoteurs, en transport aérien commercial, conformément aux exigences d'exploitation aérienne applicables ;

(e) Nonobstant les dispositions du paragraphe 2.1.5.3 (d), l'ANAC peut octroyer une qualification de type avec des privilèges limités pour avions multipilotes qui permet au titulaire de cette qualification d'agir en tant que copilote de relève en croisière au-dessus du niveau de vol 200 (FL 200), à condition que deux autres membres d'équipage possèdent une qualification de type conformément au paragraphe 2.1.5.3 (d).

(f) Qualifications additionnelles de type d'avions complexes hautes performances monopilotes et multipilotes.

Les candidats à la délivrance de qualifications additionnelles de type multipilote et de qualifications de type d'avions complexes hautes performances monopilotes doivent être titulaires d'une IR(A) multimoteurs.

(g) Lorsque défini dans les données d'adéquation opérationnelle établies selon la règlementation applicable de navigabilité, l'exercice des privilèges d'une qualification de type peut être initialement restreint au vol sous la supervision d'un instructeur. Les heures de vol sous supervision sont consignées dans le carnet de vol du pilote ou dans un document équivalent, et sont validées par la signature de l'instructeur. Cette limitation est supprimée lorsque le pilote a démontré que les heures de vol sous supervision exigées par les données d'adéquation opérationnelle ont été accomplies.

2.1.5.4 Formation théorique et formation en vol pour les qualifications de classe et de type d'avion

Sauf spécification contraire dans les données d'adéquation opérationnelle établies conformément à la règlementation applicable de navigabilité :

(a) Avions monopilotes multimoteurs

(1) La formation théorique pour une qualification de classe monopilote multimoteur doit comprendre au moins 7 heures d'instruction théorique relative à l'opération d'avions multimoteurs.

(2) La formation en vol pour la qualification de classe ou de type d'avions monopilote multimoteurs doit comprendre au moins 2 heures et 30 minutes d'instruction au vol en double commande en condition normale d'opération d'avion multimoteur, et au moins 3 heures et demie d'instruction au vol en double commande portant sur les procédures de panne moteur et sur les techniques de vol asymétrique.

(b) Hydravions monopilotes

La formation en vol pour la qualification de classe ou de type hydravion monopilote doit comprendre au moins 8 heures d'instruction en vol en double commande si le candidat est titulaire de la qualification terrestre correspondante, ou 10 heures si le candidat ne détient pas une telle qualification.

2.1.5.5 Conditions spécifiques pour les pilotes entrant dans une formation de qualification de type sans vol (ZFTT : Zero Flight Time Training)

(1) Un pilote débutant une formation ZFTT doit avoir accompli, sur un avion multipilote à turboréacteurs de la catégorie transport ou sur un avion multipilote à turbopropulseurs d'une masse maximale au décollage égale ou supérieure à 10 000 kg ou d'une configuration approuvée en sièges passagers supérieure à 19 sièges, au moins :

(a) 1 500 heures de vol ou 250 étapes si un simulateur qualifié au niveau CG, C ou C intermédiaire est utilisé dans le programme, ou

(b) 500 heures de vol ou 100 étapes si un simulateur qualifié de niveau DG ou D est utilisé dans le programme.

(2) Lorsqu'un pilote passe d'un avion turbopropulseur à un avion turboréacteur ou inversement, une formation complémentaire sur simulateur sera exigée.

(3) Le pilote qui suit une formation à temps de vol zéro (ZFTT) doit effectuer dans les 21 jours après avoir effectué le test d'aptitude :

(a) six (06) décollages et atterrissages sur simulateur de vol approuvé conformément au présent règlement ; et

(b) réaliser quatre (04) premiers décollages et atterrissages de vols en ligne supervisés sur aéronef par un TRI occupant le siège de pilote.

(4) Si les vols en ligne supervisés n'ont pas été entrepris dans les 21 jours, le pilote doit suivre un cours de rafraichissement approuvé par l'ANAC. Ce cours doit comprendre au moins :

(a) une séance spécifique comprenant au minimum six (06) décollages et atterrissages sur un simulateur approuvé conformément au présent règlement ;

(b) quatre (04) premiers décollages et atterrissages de vols en ligne supervisés par un TRE occupant un siège de pilote.

(5) Les pilotes en première accession à une qualification de type ne peuvent pas prétendre à suivre une formation en ZFTT.

2.1.5.6 Formation au travail en équipage-avion (MCC)

(a) La formation MCC doit comprendre au minimum :

(1) 25 heures d'instruction théoriques et d'exercices ; et

(2) 20 heures de formation pratique au travail en équipage MCC, ou 15 heures dans le cas des stagiaires pilotes qui suivent une formation ATP intégrée. Quand la formation MCC est combinée avec une formation initiale en vue de la délivrance d'une qualification de type avion multipilote, la formation pratique MCC peut être réduite de 10 heures si le même FSTD est utilisé à la fois pour le MCC et la formation à la qualification de type.

Un FNPT II ou un FFS peut être utilisé en tant que partie intégrante de l'approbation globale accordée à cette formation combinée.

(b) Le cours de formation MCC doit être effectuée dans un délai de six (6) mois dans un organisme de formation agréé (OFA).

(c) Sauf si le cours de la MCC a été combinée à un cours de qualification de type multipilote, à l'issue de la formation MCC, un certificat de réussite est délivré au candidat.

(d) Le candidat ayant terminé une formation MCC pour toute autre catégorie d'aéronefs doit être exempté de l'exigence spécifiée en (a)(1).

2.1.5.7 Prorogation de la qualification de classe et de type-avions

(a) Prorogation des qualifications de classe multimoteurs et qualifications de type.

Pour la prorogation des qualifications de classe multimoteurs et des qualifications de type, le candidat doit :

(1) réussir un contrôle de compétences conformément à l'Appendice au paragraphe 2.1.3 du présent règlement 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 directement 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 correspondant, 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 exploitant de transport aérien commercial agréé conformément aux exigences d'exploitation aérienne applicables, qui a réussi le contrôle de compétences de l'exploitant, 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) ci-dessus.

(4) La prorogation d'une IR(A) ou d'une IR/PBN, 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 et qualifications TMG. Dans le cas d'une prorogation des qualifications de classe d'avions monopilote monomoteurs à pistons ou de qualifications de classe de TMG, le candidat doit:

(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, conformément à l'appendice au paragraphe 2.1.3 du présent règlement, 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 PIC ;
- 12 décollages et 12 atterrissages 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) Lorsque des candidats sont titulaires tant d'une qualification de classe d'avion monomoteur à pistons (terre) que d'une qualification de TMG, ils peuvent remplir les exigences du point 1 dans l'une des classes et obtenir la prorogation des 2 qualifications.

(3) Avions monopilote monomoteur à turbopropulseurs.
Dans le cas de la prorogation de qualifications de classe monomoteur à turbopropulseurs, les candidats doivent réussir un contrôle de compétences portant sur la classe concernée conformément à l'appendice au paragraphe 2.1.3 au présent règlement, en présence' d'un examinateur, au cours des 3 mois qui précèdent la date d'expiration de la qualification.

Pour les avions monoplace, monosiège ou ne disposant d'un seul siège pilote, le contrôle de compétence est effectué sous la supervision d'un instructeur habilité par l'ANAC depuis le sol 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 peuvent pas exercer les privilèges de cette qualification tant qu'ils n'ont pas réussi le contrôle de compétences.

2.1.5.8 Expérience requise et conditions préalables pour la délivrance des qualifications de type-hélicoptère

Sauf spécification contraire dans les données d'adéquation opérationnelles établies conformément à la règlementation en vigueur, un candidat à la délivrance d'une première qualification de type d'hélicoptère doit satisfaire aux exigences relatives à l'expérience et aux prérequis suivants pour la délivrance de la qualification concernée :

(a) hélicoptères multipilotes

Les candidats à un cours de première qualification de type pour un type d'hélicoptère multipilote doivent :

(1) avoir à leur actif au moins 70 heures de vol en tant que PIC sur hélicoptère ;
(2) sauf lorsque le cours de qualification de type est combiné avec un cours sur le MCC :
  (i) être titulaires d'un certificat attestant qu'ils ont suivi de manière satisfaisante un cours relatif au MCC sur hélicoptères, ou
  (ii) avoir à leur actif au moins 500 heures en tant que pilotes sur des avions multipilotes, ou encore
  (iii) avoir à leur actif au moins 500 heures en tant que pilotes en exploitations multipilotes d'hélicoptères multimoteurs ;
(3) avoir été reçus aux examens théoriques de l'ATPL(H) ;

(b) les candidats à un cours de première qualification de type pour un type d'hélicoptère multipilotes qui sont diplômés d'un cours intégré ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR ou CPL(H) et qui ne satisfont pas aux exigences du point a), 1er alinéa, se verront octroyer une qualification de type dont les privilèges sont réduits à l'exercice des fonctions de copilote uniquement. Cette restriction sera levée lorsque le pilote doit avoir :

(1) accompli 70 heures de vol en tant que PIC ou commandant de bord sous supervision sur hélicoptères ;

(2) réussi l'examen pratique multipilote en tant que PIC sur le type d'hélicoptère applicable ;

(c) hélicoptères monopilotes multimoteurs.

Les candidats à la délivrance d'une première qualification de type pour un hélicoptère monopilote multimoteur doivent :

(1) avant de commencer la formation en vol :

(i) avoir été reçus aux examens théoriques de l'ATPL(H), ou

(ii) être titulaires d'un certificat attestant du suivi d'un cours préparatoire auprès d'un OFA. Le cours devra couvrir les sujets suivants du cours théorique de l'ATPL(H) :

- connaissance générale de l'aéronef : cellule/système/motorisation, et instruments/électronique,
- performance de vol et préparation du plan de vol : masse et centrage, performances ;

(2) dans le cas de candidats qui n'ont pas suivi de cours de formation intégré ATP(H)/IR, ATP(H), ou CPL(H)/IR, avoir effectué au moins 70 heures en tant que PIC sur hélicoptères.

(d) hélicoptères monopilotes monomoteurs

Les candidats à la délivrance d'une première qualification de type pour un hélicoptère monopilote monomoteur doivent :

(1) avoir une licence ATPL (H) ou CPL(H) ou PPL (H) valide ;

(2) être titulaire d'un certificat attestant du suivi d'un cours de formation théorique et pratique de qualification de type dans un Organisme de Formation Agréé.

2.1.5.9 Formation au travail en équipage hélicoptère

(a) Le cours de formation au MCC contiendra au moins :

(1) pour la MCC/IR :

(i) 25 heures d'instruction théorique et d'exercices et

(ii) 20 heures de formation pratique au MCC ou 15 heures dans le cas des pilotes stagiaire qui suivent un cours intégré ATP(H)/IR. Lorsqu'une formation au MCC est combinée avec une formation de qualification de type initiale pour un hélicoptère multipilote, la formation pratique au MCC peut être réduite à un minimum de 10 heures si le même FSTD est utilisé tant pour la formation au MCC que pour la formation de qualification de type ;

(2) pour le MCC/VFR :

(i) 25 heures d'instruction théorique et d'exercices et

(ii) 15 heures de formation pratique au MCC ou 10 heures dans le cas des pilotes stagiaires qui suivent un cours intégré ATP(H)/IR. Lorsqu'une formation au MCC est combinée avec une formation de qualification de type initiale pour un hélicoptère multipilote,
la formation pratique au MCC peut être réduite à un minimum de 7 heures si le même FSTD est utilisé tant pour la formation au MCC que pour la formation de qualification de type ;

(b) le cours de formation au MCC doit être accompli dans les 6 mois auprès d'un OFA. Un FNPT II ou III agréé pour le MCC, un FTD 2/3 ou un FFS doit être utilisé ;

(c) à moins que le cours sur le MCC ait été combiné avec un cours de qualification de type multipilote, les candidats se verront attribuer, à l'issue du cours de formation au MCC, un certificat attestant, qu'ils l'ont suivi ;

(d) les candidats qui ont suivi la formation au MCC pour toute autre catégorie d'aéronefs sont exempts de l'exigence du paragraphe 2.1.5.9 (a)(1) (i), ou du paragraphe 2.1.5.9 (a)(2)(i), selon le cas ;

(e) les candidats à une formation MCC/IR qui ont suivi une formation MCC/VFR sont exempté de remplir l'exigence du paragraphe 2.1.5.9 (a)(1) (i) et devront effectuer 5 heures de formation pratique MCC/IR.

2.1.5.10 Prorogation des qualifications de type hélicoptère

(a) Prorogation. Pour la prorogation des qualifications de type d'hélicoptères, le candidat doit :

(1) réussir un contrôle de compétences conformément à l'appendice au 2.1.3 à la présente partie 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 concernées dans le groupe commun, conformément aux paragraphes (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 peut pas exercer les privilèges de cette qualification tant qu'il n'a pas réussi le contrôle de compétences. Dans le cas du point a), 3ème et 4ème alinéa, le candidat n'exercera ses privilèges dans aucun des types.

2.1.5.11 Expérience requise et conditions préalables pour la délivrance de qualifications de classe ou de type – aéronefs à sustentation motorisée

Sauf spécification contraire dans les données d'adéquation opérationnelle établies conformément à la règlementation applicable de navigabilité, un candidat à la première qualification de type d'aéronef à sustentation motorisée doit satisfaire aux exigences relatives à l'expérience et aux prérequis suivants :

(a) pour les pilotes d'avions :
- (1) être titulaire d'une CPL/IR(A) avec une connaissance théorique de niveau ATPL ou une d'ATPL(A) ;
- (2) être titulaire d'un certificat attestant qu'il a suivi un cours sur le MCC ;
- (3) avoir à son actif plus de 100 heures de vol en tant que pilote sur des avions multipilotes ;
- (4) avoir suivi 40 heures d'instruction au vol sur des hélicoptères ;

(b) pour les pilotes d'hélicoptères :
- (1) être titulaire d'une CPL/IR(H) avec une connaissance théorique de niveau ATPL ou d'une ATPL/IR(H);
- (2) être titulaire d'un certificat attestant qu'il a suivi un cours sur le MCC ;
- (3) avoir à son actif plus de 100 heures de vol en tant que pilote sur des hélicoptères multipilotes ;
- (4) avoir accompli 40 heures d'instruction au vol sur des avions.

(c) dans le cas de pilotes qualifiés pour piloter tant des avions que des hélicoptères :
- (1) être titulaire d'au moins une CPL(H) ;
- (2) être titulaire d'une IR et avoir des connaissances théoriques de niveau ATPL ou d'une ATPL pour avions ou hélicoptères ;
- (3) être titulaire d'un certificat attestant le suivi d'un cours sur le MCC sur hélicoptères ou sur avions ;
- (4) avoir à son actif au moins 100 heures de vol en tant que pilote sur des hélicoptères ou avions multipilotes ;
- (5) avoir accompli une instruction au vol de 40 heures sur des avions ou des hélicoptères, selon le cas, si le pilote n'a pas l'expérience de niveau ATPL ou pas d'expérience sur des aéronefs multipilotes.

2.1.5.12 Instruction au vol pour la délivrance de qualifications de type-aéronefs à sustentation motorisée

La partie instruction au vol du cours de formation pour une qualification de type d'aéronef à sustentation motorisée doit être effectuée tant sur avion que dans un FSTD représentant l'aéronef et correctement qualifié à cet effet.

2.1.5.13 Prorogation des qualifications de type-aéronefs à sustentation motorisée

(a) Prorogation. Pour la prorogation des qualifications de type d'aéronefs à sustentation motorisée, le candidat doit :

(1) réussir un contrôle de compétences, conformément à l'appendice au 2.1.3 à la présente partie sur le type d'aéronef à sustentation motorisée concerné dans les 3 mois qui précèdent directement la date d'expiration de la qualification ;

(2) effectuer au cours de la période de validité de la qualification, au moins :

(i) 10 étapes en tant que pilote du type d'aéronef à sustentation motorisée pertinent, ou

(ii) 1 étape en tant que pilote dans un d'aéronef à sustentation motorisée voire un FFS du type concerné, en présence 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 applicables, qui a réussi le contrôle de compétences de l'opérateur, ainsi que le contrôle de compétences visant à la prorogation de la qualification de type, est exempté de devoir satisfaire aux exigences du paragraphe 2.1.5.13 (a)(2).

(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.

2.1.5.14 Prérequis pour la délivrance de qualifications de type-dirigeables

Sauf spécification contraire dans les données d'adéquation opérationnelle établies conformément à la règlementation en vigueur, un candidat à une première qualification de type de dirigeable doit satisfaire aux exigences et aux prérequis suivants en termes d'expérience :

(a) dans le cas des dirigeables multipilotes :

(1) avoir à son actif 70 heures de vol en tant que PIC sur dirigeables ;

(2) détenir un certificat attestant qu'il a suivi de manière satisfaisante un cours sur le MCC sur dirigeables.

(3) un candidat qui ne satisfait pas aux exigences du paragraphe 2.1.5.13 (a)(2) se verra octroyer la qualification de type avec des privilèges limités à l'exercice exclusif de fonctions de copilote. Cette restriction sera levée une fois que le pilote aura effectué 100 heures de vol sur dirigeables en tant que PIC ou commandant de bord sous supervision.

2.1.5.15 Cours de formation au travail en équipage (MCC) – dirigeables

(a) Le cours de formation au MCC comprendra au moins :
- (1) 12 heures d'instruction théorique et d'exercices et
- (2) 5 heures de formation pratique au MCC ;
- (3) un FNPT II ou III agréé pour le MCC, un FTD 2/3 ou un FFS sera utilisé.

(b) Le cours de formation au MCC sera accompli dans les 6 mois auprès d'un OFA.

(c) À moins que le cours sur le MCC n'ait été combiné avec un cours de qualification de type multipilote, le candidat se verra attribuer, à l'issue du cours de formation au MCC, un certificat attestant qu'il l'a suivi.

(d) Un candidat qui a suivi la formation au MCC pour toute autre catégorie d'aéronef sera exempté des exigences du paragraphe 2.1.5.15 (a)(1).

2.1.5.16 Prorogation des qualifications de type-dirigeables

(a) Prorogation. Dans le cas d'une prorogation des qualifications de type pour les dirigeables, le candidat doit :
- (1) réussir un contrôle de compétences, conformément à l'appendice au paragraphe 2.1.3 du présent règlement sur le type de dirigeable concerné 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 de dirigeable 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) La prorogation d'une IR(As), 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) 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 peut pas exercer les privilèges de cette qualification tant qu'il n'aura pas réussi le contrôle de compétences.

2.1.5.17 Qualifications spéciales

2.1.5.17.1 Qualification de vol acrobatique

(a) Les titulaires d'une licence de pilote pour avions, TMG ou planeurs n'entreprendront les vols acrobatiques que lorsqu'ils seront titulaires de la qualification appropriée.

(b) Les candidats à une qualification de vol acrobatique devront avoir effectué :

(1) au moins 40 heures de vol ou, dans le cas de planeurs, 120 lancements en tant que PIC dans la catégorie appropriée d'aéronef, accomplis après la délivrance de la licence ;

(2) 1 cours de formation auprès d'un OFA, incluant :

(i) 1 instruction théorique correspondant à la qualification ;

(ii) au moins 5 heures ou 20 vols d'instruction à l'acrobatie dans la catégorie appropriée d'aéronef.

(c) Les privilèges de la qualification de vol acrobatique sont restreints à la catégorie d'aéronef utilisée pour l'instruction au vol. Les privilèges seront étendus à une autre catégorie d'aéronef si le pilote est titulaire d'une licence pour ladite catégorie d'aéronef et a accompli avec succès au moins 3 vols de formation en double commande couvrant la totalité du programme de formation à l'acrobatie pour cette catégorie d'aéronef.

2.1.5.17.2 Qualifications pour le remorquage de planeurs et le remorquage de banderoles

(a) Les titulaires d'une licence de pilote ayant des privilèges pour piloter des avions ou des TMG ne peuvent remorquer des planeurs ou des banderoles que lorsqu'ils sont titulaires de la qualification appropriée pour remorquer des planeurs ou des banderoles.

(b) Les candidats à une qualification pour le remorquage de planeurs doivent avoir accompli :

(1) après la délivrance de la licence, au moins 30 heures de vol en tant que PIC et 60 décollages et atterrissages dans des avions si l'activité doit être effectuée dans des avions, ou dans des TMG si l'activité doit être effectuée dans des TMG ;

(2) 1 cours de formation auprès d'un OFA, comportant :

(i) 1 instruction théorique sur les opérations et les procédures de remorquage ;

(ii) au moins 10 vols d'instruction au remorquage d'un planeur, incluant au moins 5 vols d'instruction en double commande, et

(iii) à l'exception des titulaires d'une SPL, 5 vols de familiarisation dans un planeur lancé par un aéronef.

(c) Les candidats à une qualification pour le remorquage de banderoles doivent avoir effectué :

(1) au moins 100 heures de vol et 200 décollages et atterrissages en tant que PIC sur des avions ou des TMG après l'obtention de la licence. Au moins 30 de ces

heures seront accomplies sur avion si l'activité doit être effectuée dans des avions, ou dans des TMG si l'activité doit être effectuée dans des TMG ;

(2) 1 cours de formation auprès d'un OFA, comportant :

(i) 1 instruction théorique sur les opérations et les procédures de remorquage ;

(ii) au moins 10 vols d'instruction au remorquage d'une banderole, avec au moins 5 vols d'instruction en double commande.

(d) Les privilèges liés aux qualifications de remorquage de planeurs et de banderoles sont limités aux avions ou aux TMG, en fonction du type d'aéronef sur lequel l'instruction au vol a été accomplie. Les privilèges seront étendus si le pilote détient une licence pour des avions ou des TMG et a accompli avec succès au moins 3 vols de formation en double commande couvrant la totalité du programme de formation au remorquage sur l'un des types d'aéronefs, selon le cas.

(e) Pour pouvoir exercer les privilèges des qualifications de remorquage de planeurs ou de banderoles, le titulaire de la qualification doit avoir accompli au moins 5 remorquages au cours des derniers 24 mois.

(f) Lorsque le pilote ne satisfait pas aux exigences du point e), avant de reprendre l'exercice de ses privilèges, le pilote devra effectuer les remorquages manquants en présence d'un instructeur ou sous sa supervision.

2.1.5.17.3 Qualification de vol de nuit

(a) Avions, TMG, dirigeables.

(1) Si les privilèges d'une PPL pour avions, TMG ou dirigeables doivent être exercés en conditions VFR de nuit, les candidats doivent avoir effectué un cours de formation auprès d'un OFA. Le cours doit inclure :

(i) 1 instruction théorique ;

(ii) au moins 5 heures de vol de nuit dans la catégorie appropriée d'aéronef, dont au moins 3 heures d'instruction en double commande, incluant au moins 1 heure de navigation en campagne avec au minimum 1 vol en campagne en double commande d'au moins 50 km, ainsi que 5 décollages en solo et 5 atterrissages avec arrêt complet en solo.

(2) Avant d'effectuer la formation de nuit, les titulaires d'une ATPL doivent avoir effectué la formation de base au vol aux instruments nécessaire pour la délivrance d'une PPL.

(3) Lorsque des candidats sont titulaires tant d'une qualification de classe d'avion monomoteur à pistons (terrestre) que d'une qualification de TMG, ils peuvent remplir les exigences du point 1) dans l'une des classes ou les deux.

(b) Hélicoptères.

Si les privilèges d'une PPL pour hélicoptères doivent être exercés en condition VFR de nuit, le candidat devra avoir :

(1) accompli au moins 100 heures de vol en tant que pilote d'hélicoptères après la délivrance de la licence, dont au moins 60 heures en tant que PIC sur hélicoptères et 20 heures de vol en campagne ;

(2) suivi un cours de formation auprès d'un OFA. Le cours devra être accompli en 6 mois et comporter :

(i) 5 heures d'instruction théorique ;

(ii) 10 heures d'instruction au vol aux instruments en double commande sur hélicoptère ; et

(iii) 5 heures de vol de nuit, dont au moins 3 heures d'instruction au vol en double commande incluant un minimum d'une heure de navigation en campagne, ainsi que 5 circuits de nuit en solo. Chaque circuit devra inclure 1 décollage et 1 atterrissage.

(3) Un candidat qui est ou était titulaire d'une IR pour avions ou TMG recevra les crédits correspondant à 5 heures pour remplir les exigences du point 2), alinéa ii) précité.

(c) Ballons.

Si les privilèges d'une BPL doivent être exercés en condition VFR de nuit, les candidats devront effectuer au minimum 2 vols d'instruction de nuit d'au moins 1 heure chacun.

2.1.5.17.4 Qualification de vol en montagne

(a) **Privilèges**. Les privilèges du titulaire d'une qualification de vol en montagne consistent à piloter des avions ou des TMG vers et au départ de surfaces pour lesquelles les autorités appropriées désignées par les États membres jugent qu'une telle qualification est nécessaire. La qualification initiale de vol en montagne peut être obtenue soit sur :

(1) roues, pour exercer le privilège de voler vers et au départ desdites surfaces lorsqu'elles ne sont pas couvertes de neige, ou

(2) skis, pour exercer le privilège de voler vers et au départ desdites surfaces lorsqu'elles sont couvertes de neige.

(3) Les privilèges de la qualification initiale peuvent être étendus soit aux privilèges pour les roues soit à ceux pour les skis lorsque le pilote a suivi un cours de familiarisation additionnel approprié, comportant une instruction théorique et une formation au vol avec un instructeur de vol en montagne.

(b) **Cours de formation**. Les candidats à une qualification de vol en montagne devront avoir accompli, au cours d'une période de 24 mois, un cours théorique et une formation en vol auprès d'un OFA. Le contenu du cours correspondra aux privilèges souhaités.

(c) **Examen pratique**. À l'issue de la formation, le candidat devra réussir un examen pratique avec un FE qualifié à cet effet. L'examen pratique devra inclure :

(1) un examen oral portant sur les connaissances théoriques ;

(2) 6 atterrissages sur au moins 2 surfaces différentes pour lesquelles une qualification de vol en montagne est jugée nécessaire et qui sont autres que la surface de départ.

(d) **Validité.** Une qualification pour la montagne sera valide pendant 24 mois.

(e) **Prorogation.** Pour proroger la qualification de vol en montagne, le candidat devra :

(1) avoir accompli au moins 6 atterrissages en montagne au cours des 24 derniers mois ;

(2) avoir réussi un contrôle de compétences dans les 3 mois qui précèdent la date d'expiration de la qualification. Le contrôle de compétences devra satisfaire aux exigences du point c).

(f) **Renouvellement**. Si la qualification est arrivée à échéance, le candidat devra satisfaire à l'exigence du point e), 2ème alinéa.

2.1.5.17.5 Qualification pour les essais en vol

(a) Les titulaires d'une licence de pilote pour avions ou hélicoptères ne peuvent agir en tant que PIC pour des essais en vol de catégorie 1 ou 2, comme défini dans la règlementation en vigueur, que lorsqu'ils sont titulaires d'une qualification pour les essais en vol.

(b) L'obligation de détenir une qualification pour les essais en vol établie au § a) ne s'applique qu'aux essais en vol menés sur :

(1) des hélicoptères certifiés ou à certifier conformément aux normes du CS-27 ou CS-29 ou à des codes navigabilité équivalents, ou

(2) des avions certifiés ou à certifier conformément :

(i) aux normes du CS-25 ou à des codes de navigabilité équivalents ; ou

(ii) aux normes du CS-23 ou à des codes de navigabilité équivalents, à l'exception des avions ayant une masse maximale au décollage inférieure à 2000 kg.

(c) Les privilèges du titulaire d'une qualification pour les essais en vol consistent à, dans la catégorie d'aéronef concernée :

(1) dans le cas d'une qualification pour les essais en vol de catégorie 1, conduire toutes les catégories d'essais en vol telles que définies dans la règlementation en vigueur, comme PIC ou copilote ;

(2) dans le cas d'une qualification pour les essais en vol de catégorie 2 :

(i) mener des essais en vol de catégorie 1, comme défini dans la règlementation en vigueur :

- en tant que copilote, ou
- en tant que PIC, dans le cas d'avions auxquels le point b), 2ème alinéa, ii), fait référence, à l'exception de ceux qui entrent dans la catégorie des avions de transport régional ou dans la catégorie des avions dont la vitesse de conception en piqué est supérieure à mach 0,6 ou dont le plafond maximum est supérieur à 25 000 pieds ;

(ii) mener toutes les autres catégories d'essais en vol, comme établi dans la règlementation en vigueur, soit comme PIC soit comme copilote.

(3) En outre, dans le cas des qualifications pour les essais en vol de catégorie 1 ou 2, conduire des vols spécifiquement liés à l'activité d'organismes de conception et de production, dans le cadre de leurs privilèges, lorsque les exigences de la sous-partie H ne peuvent être satisfaites.

(d) Les candidats à une première délivrance de qualification pour les essais en vol doivent :

(1) être titulaires d'au moins une CPL et d'une IR dans la catégorie appropriée d'aéronef ;

(2) avoir à leur actif au moins 1 000 heures de vol de nuit dans la catégorie appropriée d'aéronef, dont au moins 400 heures en tant que PIC ;

(3) avoir suivi un cours de formation auprès d'un OFA, approprié aux aéronefs et à la catégorie de vols visés. La formation couvrira au moins les sujets suivants :

— performance
— stabilité et commande/qualités de vol ;
— systèmes ;
— gestion des essais ;
— gestion des risques/de la sécurité.

(e) Les privilèges des titulaires d'une qualification pour les essais en vol peuvent être étendus à une autre catégorie d'essais en vol et à une autre catégorie d'aéronef lorsque les titulaires ont suivi un cours de formation additionnel auprès d'un OFA.

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 de délivrance des licences, qui veille à ce que le simulateur utilisé convienne à la tâche.

2.1.7 Cas où une qualification de vol aux instruments est nécessaire

À l'exception du cas où il subit une épreuve pratique d'aptitude ou une formation en double commande, le titulaire d'une licence de pilote ne doit agir en aucune manière en tant que pilote d'aéronef en régime de vol aux instruments (IFR), s'il ne détient pas une qualification de vol aux instruments (IR) appropriée à la catégorie d'aéronef utilisée, délivrée conformément au présent règlement.

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

2.1.8.1 L'autorité ne peut permettre au titulaire d'une licence de donner l'instruction de vol exigée en vue de la délivrance d'une licence de pilote ou d'une qualification que s'il lui a délivré une autorisation à cet effet. Cette autorisation doit revêtir 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 de délivrance des licences à assurer l'instruction de vol ;
(c) une autorisation particulière accordée par l'autorité.

2.1.8.2 L'autorité ne peut permettre 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'il lui a délivré une autorisation à cet effet.

2.1.9 Prise en compte du temps de vol et des connaissances théoriques

(a) Obtention de crédits de temps de vol
(1) Sauf spécification contraire dans la présente partie, le temps de vol
(2) porté en crédit pour une licence, une qualification ou une autorisation devra avoir été accompli sur la même catégorie d'aéronef que celle pour laquelle la licence ou la qualification est demandée.
(3) Pilote commandant de bord ou stagiaire

(i) Un candidat à une licence, une qualification ou une autorisation peut se voir octroyer des crédits pour la totalité du temps de vol effectué en solo, en instruction en double commande ou en tant que commandant de bord pour atteindre le temps de vol total requis pour la licence, qualification ou autorisation.

(ii) Un candidat breveté d'un cours de formation intégrée ATP est habilité à recevoir des crédits à concurrence de 50 heures du temps aux instruments en tant que pilote commandant de bord stagiaire, pour atteindre le temps de vol en tant que PIC nécessaire à la délivrance d'une licence de pilote de ligne, d'une licence de pilote professionnel, ainsi que d'une qualification de classe ou de type multimoteur.

(iii) Un candidat d'un cours de formation intégrée CPL/IR est habilité à recevoir des crédits à concurrence de 50 heures du temps aux instruments en tant qu'aspirant pilote commandant de bord, pour atteindre le temps de vol en tant que PIC nécessaire à la délivrance d'une licence de pilote commercial, ainsi que d'une qualification de classe ou de type multimoteur.

(4) Temps de vol en tant que copilote. Sauf spécification contraire dans 'e présent règlement, le titulaire d'une licence de pilote, lorsqu'il agit en tant que copilote ou PICUS, est habilité à recevoir des crédits pour l'ensemble du temps de vol accompli en tant que copilote pour atteindre le temps de vol total nécessaire à l'obtention d'un grade supérieur de licence de pilote.

(5) 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 la présence d'un copilote est exigée ne peut faire prendre en compte que 50 %, au plus, du temps de vol 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.

(6) Le titulaire d'une licence de pilote qui remplit les fonctions de copilote à un poste 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.

(7) 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.

(b) Obtention de crédits de connaissances théoriques

(1) Un candidat qui a été reçu à l'examen théorique pour une licence de pilote de ligne recevra les crédits correspondant à toutes les exigences de connaissances théoriques applicables à la licence de pilote d'aéronef léger, la licence de pilote privé, la licence de pilote commercial et à l'exception du cas des hélicoptères, la qualification de vol aux instruments dans la même catégorie d'aéronef.

(2) Un candidat qui a été reçu à l'examen théorique pour une licence de pilote commercial se verra octroyer les crédits correspondant aux exigences de connaissances théoriques applicables à une licence de pilote d'aéronef léger ou une licence de pilote privé dans la même catégorie d'aéronef.

(3) Le titulaire d'une IR ou un candidat reçu à l'examen théorique sur les instruments pour une catégorie d'aéronef, se verra octroyer les crédits correspondant à l'ensemble des exigences en termes d'instruction et d'examen théoriques, en vue d'obtenir une IR dans une autre catégorie d'aéronef.

(4) Le titulaire d'une licence de pilote se verra octroyer les crédits correspondant aux exigences en termes d'instruction et d'examen théoriques, en vue d'obtenir une licence dans une autre catégorie d'aéronef conformément à l'appendice du § 2.1.9 du présent règlement.

Ce crédit s'applique également aux candidats à une licence de pilote qui ont déjà été reçus aux examens théoriques pour la délivrance de ladite licence dans une autre catégorie d'aéronef, tant que la période de validité spécifiée au § 1.2.10.3 n'est pas échue.

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

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

2.2 Élève-pilote

2.2.1 Les élèves-pilotes doivent détenir une carte d'élève-pilote. La délivrance de la carte d'élève pilote est subordonnée à la détention d'une attestation médicale de classe 1 ou 2.

2.2.2 Un élève-pilote ne doit 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 doivent voler en solo sur un aéronef en vol international que si une entente spéciale ou générale existe à cet effet entre la Côte d'Ivoire et les États intéressés.

2.2.2.1.1 Au moment de son premier vol solo, l'élève pilote doit être âgé de 16 ans révolus.

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 Aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable et hélicoptère

2.3.1.1 Age

Le candidat à une licence de pilote prive pour toutes les catégories autres que le ballon et le planeur doit être âgé de 17 ans révolus.

2.3.1.2 Connaissances

Le candidat à une licence de pilote privé 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 :

(a) Droit aérien
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 ;

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

(i) Principes d'utilisation et de fonctionnement des groupes motopropulseurs, systèmes et instruments ;

(ii) limites d'emploi de la catégorie d'aéronef considérée et des groupes motopropulseurs correspondants ; renseignements opérationnels pertinents du manuel de vol ou d'autres documents appropriés ;

(iii) pour les aéronefs à sustentation motorisée et les hélicoptères : transmission (chaîne dynamique), s'il y a lieu ;

(iv) pour les dirigeables : propriétés physiques et application pratique des gaz utilisés ;

(c) Préparation du vol, performances et chargement

(i) effets du chargement et de la répartition de la masse sur les caractéristiques de vol ; calculs de masse et de centrage ;

(ii) emploi et application pratique des données de performances, notamment au décollage et à l'atterrissage ;

(iii) 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 ;

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

(e) Météorologie

Application de la météorologie aéronautique élémentaire ; utilisation et procédures d'obtention des renseignements météorologiques ; altimétrie ; conditions météorologiques dangereuses ;

(f) Navigation

Aspects pratiques de la navigation aérienne et techniques de navigation à l'estime ; emploi des cartes aéronautiques ;

(g) Procédures opérationnelles

(i) application de la gestion des menaces et des erreurs aux performances opérationnelles ;

(ii) procédures de calage altimétrique ;

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

(iv) 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 ;

(v) 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 ;

(h) Principes du vol

Principes du vol ;

(i) Radiotéléphonie

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

Examens théoriques

Tout candidat à une licence PPL doit avoir démontré à l'Autorité qu'il possède un niveau de connaissances théoriques correspondant aux privilèges accordés aux titulaires d'une licence PPL par le biais d'examens portant sur les sujets énumérés en 2.3.1.2 (a).

2.3.1.3 Habileté

Le candidat doit avoir 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 § 2.3.3.2, 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.

Examen pratique

(1) Tout candidat à une licence PPL doit avoir démontré, au travers d'un examen pratique, son aptitude à exécuter en tant que pilote commandant de bord, sur une catégorie approprié une catégorie appropriée d'aéronef, les procédures et manœuvres pertinentes avec une compétence qui correspond aux privilèges octroyés.
(2) Un candidat à l'examen pratique devra avoir suivi une instruction au vol sur la même classe ou le même type d'aéronef, ou dans un groupe de ballons qui sera utilisé pour l'examen pratique.
(3) Critères de réussite :
  (i) L'examen pratique devra être divisé en différentes sections, représentant les différentes phases de vol correspondant à la catégorie d'aéronef utilisée.

(ii) L'échec à l'une des rubriques de la section entraînera l'échec du candidat à la totalité de la section. L'échec à plus d'une section entraînera l'échec du candidat à la totalité de l'examen pratique. Si le candidat n'échoue qu'à une section, il ne devra repasser que ladite section.

(v) Lorsque l'examen doit être repassé conformément au paragraphe 2, l'échec à l'une des sections, notamment celles qui ont été réussis lors d'une tentative précédente' provoquera l'échec du candidat à la totalité l'examen.

(iv) À défaut d'être reçu dans toutes les sections de l'examen en deux tentatives, une formation additionnelle sera requise.

2.3.1.4 Aptitude physique et mentale :

Le candidat d'une licence de pilote doit détenir une attestation médicale de classe 2 en cours de validité délivré conformément au présent règlement.

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

2.3.2.1 Privilèges

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

2.3.2.2 Conditions

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

2.3.3 Conditions spécifiques à la délivrance de la licence de pilote privé avion

2.3.3.1 Expérience

2.3.3.1.1 Le candidat à la licence de pilote privé avion (PPL-A) 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. L'autorité 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 est limité à un maximum de 5 heures si elle a été acquise au cours d'une instruction sur un simulateur d'entraînement au vol approuvé par l'autorité.

2.3.3.1.1.1 Lorsque le candidat a acquis une expérience de vol comme pilote d'aéronefs d'autres catégories, l'autorité peut réduire de 10 heures le nombre d'heures spécifié au § 2.3.3.1.1

2.3.3.1.2 Le candidat à la licence PPL-A 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 aura été effectué un atterrissage avec arrêt complet à deux aérodromes différents.

2.3.3.2 Instruction de vol

Le candidat à une licence PPL(A) 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 d'avion, 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 d'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 se ls 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 ma vais fonctionnement simulé

des équipements de l'avion ;

(l) vols au départ et à destination d'aérodromes contrôlés et survol de ces aérodromes, respect les procédures des services de la circulation aérienne ;

(m) procédures de communication et expressions conventionnelles.

Note : *L'expérience de vol aux instruments spécifiée au § 2.3.3.1 (a) (ix) et l'instruction en double commande au vol de nuit spécifiée au §. 2.3.2.2 ne permettent pas au titulaire de la licence de pilote privé de piloter un avion selon les règles de vol aux instruments.*

2.3.4 Conditions spécifiques à la délivrance de la licence de pilote privé Hélicoptère

2.3.4.1 Expérience

2.3.4.1.1 Le candidat à la licence de pilote privé hélicoptère (PPL-H) 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 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 est 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 peut réduire de 5 heures 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 aura été effectué un atterrissage en deux points différents.

2.3.4.2 Instruction de vol

2.3.4.2.1 Le candidat à une licence PPL(H) doit avoir reçu au moins 20 heures d'instruction en double commande sur des hélicoptères, donnée par un instructeur de vol habilité. Celui-ci doit s'assurer que le candidat possède l'expérience opérationnelle nécessaire 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 €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 ma vais 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.

Note **:** *L'expérience de vol aux instruments spécifiée au §. 2.3.2.2 ne permet pas au titulaire de la licence de pilote privé de piloter un hélicoptère selon les règles de vol aux instruments.*

2.3.5 Conditions spécifiques à la délivrance de la licence de pilote privé d'aéronef à sustentation motorisée

2.3.5.1 Expérience

2.3.5.1.1 Le candidat à une licence de pilote privé d'aéronefs à sustentation motorisé doit avoir accompli au moins 40 heures de vol en qualité de pilote d'aéronef à sustentation motorisée. La Sous-Direction des Licences et de la Formation du Personnel Aéronautique 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.

2.3.5.1.2 Lorsque le candidat a acquis une expérience de vol comme pilote d'aéronefs d'autres catégories, la Sous-Direction des Licences et de la Formation du Personnel Aéronautique 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 § 2.3.5.1.1

2.3.5.1.3 Le candidat doit avoir accompli sur des aéronefs à sustentation motorisée 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 270 km (150 NM) au cours duquel auront été effectués des atterrissages avec arrêt complet à deux aérodromes différents.

2.3.5.2 Instruction de vol

Le candidat à une licence de pilote privé d'aéronefs à sustentation motorisé doit avoir reçu au moins 20 heures d'instruction en double commande sur des aéronefs à sustentation motorisée, donnée par un instructeur de vol habilité.

(1) L'instructeur 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'aéronef à sustentation motorisée ;
- (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'aéronef sustentation motorisée à l'aide de repères visuels extérieurs ;
- (e) manœuvres au sol et mises en régime ; décollages et montées en stationnaire et sur la lancée ; approches et atterrissages en station sur la lancée — normaux, par vent traversier et sur terrain en pente ;
- (f) décollages et atterrissages à la puissance minimale nécessaire ; techniques de décollage et d'atterrissage aux performances maximales ; opérations en zone restreinte ; arrêts rapides ;
- (g) vol avec référence aux seuls instruments, y compris un virage de 180° en palier ;
- (h) 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 ;
- (i) 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 ;
- (j) manœuvres d'urgence, notamment avec mauvais fonctionnement simulé de l'équipement de l'aéronef à sustentation motorisée ; puissance de reconversion à l'autorotation et approche en autorotation, s'il y a lieu ; rupture de la boîte de transmission et de l'arbre de couplage des moteurs, s'il y a lieu ;

(k) vols au départ et à destination d'aérodromes contrôlés et survol de ces aérodromes, respect des procédures des services de la circulation aérienne ;

(l) procédures de communication et expressions conventionnelles.

Note : *L'expérience de vol aux instruments spécifiée au § 2.3.5.2 (vii) et l'instruction en double commande au vol de nuit spécifiée au §. 2.3.2.2 ne permettent pas au titulaire de la licence de pilote privé de piloter des aéronefs à sustentation motorisée selon les règles de vol aux instruments.*

2.3.6 Conditions spécifiques à la délivrance a licence de pilote privé de dirigeable

2.3.6.1 Expérience

(a) Les candidats à une licence de pilote privé de dirigeable PPL(As) doivent avoir accompli au moins 25 heures de vol en qualité de pilote de dirigeable, qui comprennent au minimum :

(1) 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) ;

(2) 5 décollages et 5 atterrissages avec arrêt complet à un aérodrome, chaque atterrissage comportant un vol en circuit à l'aérodrome ;

(3) 3 heures de vol aux instruments ;

(4) 5 heures comme pilote exerçant les fonctions de pilote commandant de bord sous la supervision du pilote commandant de bord titulaire.

(b) Les candidats titulaires d'une licence de ballon (BPL) et qualifiés pour le vol sur dirigeables à air chaud peuvent recevoir un crédit correspondant à 10 % de leur temps de vol total en tant que PIC sur de tels dirigeables, à concurrence de 5 heures.

2.3.6.2 Instruction de vol

(a) 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 a reçu une instruction dans les domaines suivants a moins :

(a) reconnaissance et gestion des menaces et des erreurs ;

(b) préparation du vol, notamment calcul 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, précaution 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 de 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.

***Note** : L'expérience de vol aux instruments spécifiée au § 2.3.6.2 (ix) et l'instruction en double commande au vol de nuit spécifiée au §. 2.3.2.2 ne permettent pas au titulaire de la licence de pilote privé de piloter des dirigeables selon les règles de vol aux instruments.*

2.4 Licence de pilote professionnel (CPL)

2.4.1 Conditions générales de délivrance de la licence de pilote professionnel pour les catégories Aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable et hélicoptère

2.4.1.1 Age

Le candidat à une licence de pilote professionnel doit être âgé de 18 ans révolus.

2.4.1.2 Connaissances

Le candidat à une licence de pilote professionnel doit avoir reçu et enregistré une formation de connaissance théorique au sol, sanctionnée par un examen théorique, portant sur les sujets suivants, à un niveau correspondant aux privilèges du titulaire de la licence de pilote professionnel de la catégorie d'aéronef dont l'inclusion dans la licence est prévue.

(a) Droit aérien
Réglementation intéressant le titulaire de la licence de pilote professionnel ; règles de l'air ; méthodes et procédures appropriées des services de la circulation aérienne ;

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

(i) principes d'utilisation et de fonctionnement des groupes motopropulseurs, systèmes et instruments ;

(ii) limites d'emploi de la catégorie d'aéronef considérée et des groupes motopropulseurs correspondants ; renseignements opérationnels pertinents du manuel de vol ou d'autres documents appropriés ;

(iii) utilisation et vérification du fonctionnement des systèmes et équipements des aéronefs considérés ;

(iv) méthodes de maintenance des cellules, systèmes et groupes motopropulseurs des aéronefs considérés ;

(v) pour les aéronefs à sustentation motorisée et les hélicoptères : transmission (chaîne dynamique), s'il y a lieu ;

(vi) pour les dirigeables : propriétés physiques et application pratique des gaz utilisés ;

(c) 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 ;

(ii) emploi et application pratique des données de performances, notamment au décollage et à l'atterrissage ;

(iii) 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 ;

(iv) pour les aéronefs à sustentation motorisée, les dirigeables les hélicoptères : effets des charges externes sur la manœuvrabilité;

(d) Performances humaines

Performances humaines, y compris les principes de la gestion des menaces et des erreurs ;

(e) Météorologie

(i) 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 ;

(ii) météorologie aéronautique ; éléments de climatologie influa t sur l'aviation dans les régions où le candidat doit être amené à piloter ; mouvement des systèmes de pression, structure des fronts, origine et caractéristiques des phénomènes météorologiques significatif qui influent sur les conditions de décollage, de croisière et d'atterrissage ;

(iii) causes, reconnaissance et effets du givrage ; procédures de pénétration des zones frontales ; évitement des conditions météorologiques dangereuses ;

(f) Navigation

(i) 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 ;

(ii) 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 radionavigation ;

(3) principes et caractéristiques des systèmes de navigation autonomes et à référence extérieure ; utilisation de l'équipement de bord ;

(g) Procédures opérationnelles

(i) application de la gestion des menaces et des erreurs aux performances opérationnelles ;

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

(iii) procédures de calage altimétrique ;

(iv) précautions et procédures d'urgence appropriées ;

(v) procédures opérationnelles de transport de fret ; risques que peuvent présenter les marchandises dangereuses ;

(vi) consignes de sécurité à donner aux passagers, notamment sur les précautions à prendre lorsqu'ils embarquent dans un aéronef ou en débarquent ;

(vii) 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 reculant, basculement latéral et autres dangers liés au vol ; mesures de sécurité propres du vol en VMC ;

(h) Principes du vol ; principes du vol ;

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

2.4.1.2.1 Examen de connaissance théorique

Tout candidat à une licence CPL doit démontrer, par le biais d'examens portant sur les sujets énumérés en 2.4.1.2 (a) un niveau de connaissances théoriques correspondant aux privilèges accordés au titulaire d'une licence CPL et doit remplir les conditions spécifiées au paragraphe 1.2.10.

2.4.1.3 Habileté

Le candidat à une licence de pilote professionnelle (CPL) doit avoir 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 § 2.4.3.2.1, 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, et

(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 à une licence de pilote professionnel doit détenir une attestation médicale de classe 1 en cours de validité.

2.4.2 Privilèges du titulaire de la licence de pilote professionnel 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 du présent règlement, la licence de pilote professionnel permet à son titulaire, dans la catégorie appropriée d'aéronef :

(a) d'exercer tous les privilèges du titulaire de la licence de pilote privé ;
(b) de remplir les fonctions de pilote commandant de bord ou copilote sur un aéronef exploité pour des opérations autres que le transport aérien 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 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.

2.4.3 Conditions spécifiques à la délivrance de la qualification catégorie avion

2.4.3.1 Expérience

2.4.3.1.1 Le candidat à la licence de pilote professionnel avion (CPL A) 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 par l'Autorité de l'Aviation Civile, en qualité de pilote d'avion dont 20 heures peuvent être acquises comme pilote à l'instruction sur un simulateur d'entraînement au vol.

2.4.3.1.1.1 Le candidat à la licence de pilote professionnel avion (CPL A) 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 540 km (300 NM) au cours duquel il 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 à la licence de pilote professionnel avion (CPL A) a acquis une expérience de vol comme pilote d'aéronefs d'autres catégories, les 200 heures de vol requises peuvent être réduites comme suit :

(a) 10 heures en tant que CDB dans une catégorie autre que les hélicoptères, ou

(b) 30 heures en tant que pilote aux commandes titulaire d'un (PPL H) à bord d'hélicoptères, ou

(c) 100 heures en tant que pilote aux commandes titulaire d'un CPL (H) sur des hélicoptères.

2.4.3.2 Instruction de vol

2.4.3.2.1 Le candidat à la licence de pilote professionnel avion (CPL A) 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 par l'Autorité de l'Aviation Civile.

2.4.3.2.2 L'instructeur habilité 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 radionavigation ; 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.

2.4.3.2.3 Habilitation au vol de nuit

Au moins cinq heures de vol sur avion doivent être effectuées de nuit, comprenant 3 heures de formation en double commande dont au moins 1 heure de navigation en campagne, et cinq décollages en solo et cinq atterrissages complets en solo. Cette aptitude sera mentionnée sur la licence.

2.4.3.2.4 Examen pratique d'aptitude

Les candidats à une CPL devront être reçus à un examen pratique, conformément à l'appendice au paragraphe 2.4.3.2 au présent règlement, afin de démontrer leur aptitude à effectuer, en tant que PIC de la catégorie appropriée d'aéronef, les procédures et manœuvres applicables, avec la compétence correspondant aux privilèges octroyés.

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 l'ANAC.

2.4.4 Conditions propres à la délivrance de la licence de pilote professionnel de catégorie hélicoptère – CPL(H)

2.4.4.1 Expérience

2.4.4.1.1 Le candidat de la licence de pilote professionnel hélicoptère doit avoir accompli au moins 150 heures de vol, ou 100 heures si celles-ci ont été accomplies dans le cadre d'un cours intégrée de formation homologuée par l'Administration de l'Aviation Civile en vertu du présent règlement, en qualité de pilote d'hélicoptère dont 10 heures peuvent être acquises comme pilote à l'instruction sur un simulateur d'entraînement en vol.

2.4.4.1.1.1 Le candidat à une licence CPL(H) 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 paragraphes 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 à une licence CPL(H) a acquis une expérience de vol comme pilote d'aéronefs d'autres catégories, les 150 heures spécifiées au paragraphe 2.4.4.1.1 peuvent être réduite comme suit :

(1) 20 heures en tant que pilote aux commandes titulaire d'un PPL (A) sur des avions, ou
(2) 50 heures en tant que pilote aux commandes titulaire d'un CPL (A) sur des avions.

Le candidat à une licence CPL(H) doit être détenteur d'une PPL (H) délivré en vertu du présent règlement.

2.4.4.2 Instruction de vol

2.4.4.2.1 Le candidat à une licence CPL(H) doit avoir reçu une instruction en double commande sur hélicoptère, donnée par un instructeur de vol habilité par l'Administration de l'Aviation civile.

2.4.4.2.2 L'instructeur s'assurera 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 ; technique, 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.

2.4.4.2.3 Formation au vol de nuit

Au moins 5 heures de vol sur hélicoptère doivent être effectuées de nuit, comprenant 3 heures de formation en double commande dont au moins 1 heure de navigation en

campagne, et 5 décollages en solo et 5 atterrissages complets en solo. Cette aptitude sera mentionnée sur la licence.

2.4.4.2.4 Examen pratique d'aptitude

Les candidats à une CPL devront être reçus un examen pratique, conformément à l'appendice au paragraphe 2.4.3.2 du présent règlement, afin de démontrer leur aptitude à effectuer, en tant que PIC de la catégorie appropriée d'aéronef, les procédures et manœuvres applicables, avec la compétence correspondant aux privilèges octroyés.

2.4.5 Conditions propres à la délivrance de la licence de catégorie aéronef à sustentation motorisée

2.4.5.1 Expérience

2.4.5.1.1 Le candidat à une licence d'aéronef à sustentation motorisée doit avoir accompli en qualité de pilote au moins 200 heures de vol sur un aéronef à sustentation motorisée, ou 150 heures si celles-ci ont été accomplies dans le cadre d'un cours de formation homologuée par l'Autorité de l'Aviation Civile en vertu du présent règlement.

2.4.5.1.2 Le candidat à une licence de pilote professionnel d'aéronef à sustentation motorisée à double commande doit avoir accompli sur un aéronef à sustentation motorisée un minimum de :

(a) 50 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 d'un minimum de 540 km (300 NM au cours duquel auront été effectués des atterrissages 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.

2.4.5.1.3 Lorsque le candidat a acquis une expérience de vol comme pilote d'aéronefs d'autres catégories, la Sous-Direction des Licences et de la Formation du Personnel Aéronautique 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 § 2.4.5.1.1.

2.4.5.2 Instruction de vol

Le candidat à une licence d'aéronef à sustentation motorisée doit avoir reçu sur un aéronef à sustentation motorisée une instruction en double commande donnée par un instructeur de vol habilité.

Celui-ci s'assurera 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'aéronef à sustentation motorisée ;

(c) manœuvre au sol et vol en circuit d'aérodrome, précautions à prendre et procédures à appliquer pour éviter les collisions ;

(d) pilotage de l'aéronef à sustentation motorisée 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) manœuvres au sol et mises en régime ; décollages et montées en stationnaire et sur la lancée ; approches et atterrissages en stationnaire et sur la lancée — 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 à 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, 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 ;

(k) manœuvres d'urgence, notamment avec mauvais fonctionnement simulé de l'équipement de l'aéronef à sustentation motorisée ; puissance de reconversion à l'autorotation et approche en autorotation, s'il y a lieu ; rupture de la boîte de transmission et de l'arbre de couplage des moteurs, s'il y a lieu ;

(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.

2.4.6 Conditions propres à la délivrance de la qualification catégorie dirigeable

2.4.6.1 Expérience

2.4.6.1.1 Le candidat à une licence de dirigeable 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 :

(A) 10 heures de vol sur campagne ;

(B) 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 de 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 radionavigation ;

(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 (MPL) catégorie avion

L'ANAC ne délivre pas de Licence de pilote en équipage multiple catégorie avion.

2.6 Licence de pilote de ligne (ATPL)

2.6.1 Conditions générales de délivrance de la licence pour les catégories aéronef à sustentation motorisée, avion et hélicoptère

2.6.1.1 Age

Le candidat doit être âgé de 21 ans révolus.

2.6.1.2 Connaissances

2.6.1.2.1 Le candidat à une licence de pilote de ligne 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.

(a) Droit aérien
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 ;

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

(i) 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 ;

(ii) principes de fonctionnement, procédures d'utilisation et limites d'emploi des groupes motopropulseurs d'aéronef ; effets des conditions atmosphériques sur les performances des moteurs ; renseignements opérationnels pertinents du manuel de vol ou d'autres documents appropriés ;

(iii) 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 ;

(iv) utilisation et vérification du fonctionnement des systèmes et équipements des aéronefs considérés ;

(v) 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 ;

(vi) méthodes de maintenance des cellules, systèmes et groupes motopropulseurs des aéronefs considérés ;

(vii) pour les aéronefs à sustentation motorisée et les hélicoptères : transmission (chaîne dynamique), s'il y a lieu ;

(c) 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 ;

(ii) emploi et application pratique des données de performances, notamment au décollage et à l'atterrissage, ainsi que procédures de conduite du vol en croisière ;

(iii) 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 ;

(iv) pour les aéronefs à sustentation motorisée et les hélicoptères : effets des charges externes sur la manœuvrabilité ;

(d) Performances humaines

Performances humaines, y compris les principes de la gestion des menaces et des erreurs ;

(e) Météorologie

(i) 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 ;

(ii) météorologie aéronautique ; éléments de climatologie influant sur l'aviation dans les régions où le candidat doit être 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 ;

(iii) causes, reconnaissance et effets du givrage ; procédures de

pénétration des zones frontales ; évitement des conditions météorologiques dangereuses ;

(iv) 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 ;

(f) Navigation

(i) 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 ;

(ii) emploi, limites d'emploi et vérification du fonctionnement de l'avionique et des instruments nécessaires à la conduite des aéronefs et à la navigation ;

(iii) 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 ;

(iv) principes et caractéristiques des systèmes de navigation autonomes et à référence extérieure ; utilisation de l'équipement de bord ;

(g) Procédures opérationnelles

(i) application de la gestion des menaces et des erreurs aux performances opérationnelles ;

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

(iii) précautions et procédures d'urgence ; mesures de sécurité ;

(iv) procédures opérationnelles de transport de fret et de marchandises dangereuses ;

(v) consignes de sécurité à donner aux passagers, notamment sur les précautions à prendre lorsqu'ils embarquent dans un aéronef ou en débarquent ;

(vi) 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 ;

(h) Principes du vol

Principes du vol ;

(i) Radiotéléphonie

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 aéronef à sustentation motorisée ou avion doit

avoir satisfait aux conditions de connaissances de la qualification de vol aux instruments figurant au § 2.7.1.1.

2.6.1.2.3 Examen de connaissance théorique

Tout candidat à une licence ATPL doit démontrer un niveau de connaissances correspondant aux privilèges du titulaire d'une licence ATPL et doit répondre aux conditions requises au paragraphe 1.2.10.

2.6.1.3 Habileté

2.6.1.3.1 Le candidat doit avoir prouvé en réussissant au test de compétence 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 groupes motopropulseurs, 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) à 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 (a) 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, et :

(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.

2.6.1.3.1.3 Épreuve pratique d'aptitude

L'épreuve pratique d'aptitude ATPL peut servir en même temps pour la délivrance de la licence ATPL et pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement d'une qualification de type d'avion multipilote correspondant à l'avion utilisé pour l'épreuve.

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 de pilote de ligne 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 aéronef à sustentation motorisée et 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 sont limités aux vols en équipage multiple. Toute limitation des privilèges doit être indiquée sur la licence.

2.6.3 Conditions propres à la délivrance de la qualification catégorie avion

2.6.3.1 Conditions préalables, expérience et octroi de crédits

(a) Conditions préalables.

Les candidats à une ATPL(A) doivent être titulaires :

(1) d'une licence MPL, ou

(2) d'une licence CPL(A) et d'une qualification IR multimoteur pour avions. Dans ce cas, le candidat doit également avoir reçu une instruction au travail en équipage multiple -(MCC).

(b) Expérience

Les candidats à une licence ATPL(A) doivent avoir accompli un minimum de 1 500 heures de vol sur avions, avec au moins :

(1) 500 heures en exploitations multipilote sur avions ;

(2) (i) 500 heures en tant que PIC sous supervision, ou

(ii) 250 heures en tant que PIC, ou encore

(iii) 250 heures, dont au moins 70 heures en tant que PIC, et le reste en tant que PIC sous supervision ;

(3) 200 heures de vol en campagne, dont au moins 100 heures en tant que PIC ou PIC sous supervision ;

(4) 75 heures de temps aux instruments, dont un maximum de 30 heures peut être du temps aux instruments au sol ;

(5) 100 heures de vol de nuit en tant que PIC ou copilote.

Dans les 1 500 heures de vol, jusqu'à 100 heures de vol peuvent avoir été accomplies dans un FFS et un FNPT. Sur ces 100 heures, seul un maximum de 25 heures peut être effectué dans un FNPT.

(c) Octroie de crédits.

(1) Les titulaires d'une licence de pilote d'aéronefs d'autres catégories recevront des crédits de temps de vol à concurrence de :

(i) pour les TMG ou les planeurs, 30 heures de vol en tant que PIC ;

(ii) pour les hélicoptères, 50 % de toutes les exigences relatives au temps de vol figurant au paragraphe 2.6.3.1 (b).

(2) Les titulaires d'une licence de mécanicien navigant délivrée conformément aux règles nationales applicables recevront les crédits correspondant à 50 % des heures effectuées comme mécanicien navigant, à concurrence de 250 heures. Ces 250 heures peuvent être portées en crédit pour satisfaire à l'exigence de

1 500 heures du paragraphe 2.6.3.1 (a) et à celle de 500 heures du 2.6.3.1 (b)(1), à condition que le crédit total octroyé pour satisfaire à l'un de ces paragraphes ne dépasse pas 250 heures.

(d) L'expérience requise au paragraphe 2.6.3.1 (b) sera acquise avant de présenter l'examen pratique pour l'ATPL(A).

2.6.3.2 Instruction de vol

Le candidat à une licence ATPL (A) 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.

2.6.3.2.1 Examen pratique d'aptitude

L'épreuve pratique d'aptitude ATPL peut servir en même temps pour la délivrance de la licence ATPL et pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement d'une qualification de type d'avion multipilote correspondant à l'avion utilisé pour l'épreuve.

2.6.4 Conditions propres à la délivrance de la qualification catégorie hélicoptère

2.6.4.1 Conditions préalables, expérience et octroi de crédits

(a) Conditions préalables.

Les candidats à une ATPL(H) doivent être titulaires d'une CPL(H), ainsi que d'une qualification de type d'hélicoptère multipilote et avoir reçu une instruction au MCC.

(b) Expérience et octroi de crédits

Les candidats à une ATPL(H) doivent avoir accompli un minimum de 1 000 heures de vol en tant que pilotes d'hélicoptères, avec au moins :

(1) 350 heures dans des hélicoptères multipilotes ;

(2) (i) 250 heures en tant que PIC, ou

(ii) 100 heures en tant que PIC et 150 heures en tant que PIC sous supervision, ou encore

(iii) 250 heures en tant que PIC sous supervision dans des hélicoptères multipilotes. Dans ce cas, les privilèges de l'ATPL(H) seront limités aux exploitations multipilotes, jusqu'à ce que 100 heures aient été accomplies en tant que PIC ;

(3) 200 heures de vol en campagne, dont au moins 100 heures en tant que PIC ou PIC sous supervision ;

(4) 30 heures de temps aux instruments, dont un maximum de 10 heures peut être du temps aux instruments au sol ; et

(5) 50 heures de vol de nuit en tant que PIC ou copilote.

Au cours de ces 1 000 heures, un FSTD peut être utilisé pour accomplir un maximum de 100 heures, dont 25 heures tout au plus peuvent être effectuées dans un FNPT.

(c) Le temps de vol sur avions peut être porté en crédit à concurrence de 50 % du temps de vol exigé au paragraphe 2.6.4.1 (b).

(d) L'expérience requise 2.6.4.1 (b) doit être acquise avant de présenter l'examen pratique pour l'ATPL(H).

2.6.4.2 Instruction de vol

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

2.6.4.2.1 Examen pratique d'aptitude ATPL

Un candidat à une ATPL(H) doit réussir à un examen pratique conforme à l'appendice au paragraphe 2.1.3 du présent règlement, afin de démontrer son aptitude à effectuer, en tant que PIC d'un hélicoptère multipilote, les procédures et manœuvres pertinentes, avec la compétence correspondant aux privilèges octroyés.
L'examen pratique sera présenté dans un hélicoptère ou un FFS correctement qualifié et représentant le même type.

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

2.6.5.1 Expérience

2.6.5.1.1 Le candidat à la licence de pilote de ligne d'aéronef à sustentation motorisée doit avoir accompli au moins 1500 heures de vol en qualité de pilote d'aéronef à sustentation motorisée. L'autorité 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 1 500 heures.

2.6.5.1.2 Le candidat accomplira, sur des aéronefs à sustentation motorisée, au moins

(a) 250 heures de vol 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) 100 heures de vol sur campagne, dont un minimum de 50 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) 25 heures de vol de nuit en qualité de pilote commandant de bord ou de copilote.

2.6.5.1.3 Lorsque le candidat à la licence de pilote de ligne d'aéronef à sustentation motorisée a acquis une expérience de vol comme pilote d'aéronefs d'autres catégories, l'autorité 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 § 2.6.5.1.2 (a).

2.6.5.2 Instruction de vol

Le candidat à la licence de pilote de ligne d'aéronef à sustentation motorisée doit avoir reçu l'instruction de vol en double commande spécifiée au § 2.4.5.2 pour la délivrance de la licence de pilote professionnel et au § 2.7.4 pour la délivrance de la qualification de vol aux instruments.

2.7 Qualification de Vol Aux Instruments (IR)

2.7.1 Conditions de délivrance de la qualification pour les catégories aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable et hélicoptère

2.7.1.1 Connaissances

Le candidat à une qualification de vol aux instruments (IR) doit avoir reçu une instruction théorique dans le cadre d'une formation approuvée, dans un organisme de formation agréé (OFA), ou auprès d'un organisme approuvé pour l'instruction théorique, portant sur les sujets suivants, à un niveau correspondant aux privilèges du titulaire de la qualification de vol aux instruments :

(a) Droit aérien

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

(b) Connaissance générale des aéronefs de la catégorie sollicitée

(i) 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 de l'automatisation ;

(ii) 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 ;

(c) Préparation du vol et performances des aéronefs de la catégorie sollicitée

(i) préparation et vérifications prévol propres au vol IFR ;

(ii) 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 ;

(d) Performances humaines pour les aéronefs de la catégorie sollicitée : Performances humaines applicables au vol aux instruments sur aéronef, y compris les principes de la gestion des menaces et des erreurs ;

(e) Météorologie pour les aéronefs de la catégorie sollicitée

(i) 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 ;

(ii) causes, reconnaissance et effets du givrage ; procédures de pénétration des zones frontales ; évitement des conditions météorologiques dangereuses ;

(iii) dans le cas des aéronefs à sustentation motorisée et des hélicoptères, effets du givrage des rotors ;

(f) Navigation pour les aéronefs de la catégorie sollicitée

(i) pratique de la navigation aérienne à l'aide des systèmes de navigation ;

(ii) emploi, précision et fiabilité des systèmes de navigation utilisés au départ, en croisière, à l'approche et à l'atterrissage ; identification des sources de navigation ;

(g) Procédures opérationnelles des aéronefs de la catégorie sollicitée

(i) application de la gestion des menaces et des erreurs aux performances opérationnelles ;

(ii) 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 ;

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

(h) Radiotéléphonie
Procédures de communication et expressions conventionnelles pour les vols IFR ; mesures à prendre en cas d'interruption des communications.

2.7.1.1.1 L'instruction spécifiée au paragraphe 2.7.1.1 (a) doit être réalisée pendant :

(1) un cours de formation intégré qui inclut un entraînement pour l'IR, conformément à l'appendice au 2.4 et 2.6 du présent règlement, ou

(2) un cours modulaire, conformément à l'appendice au paragraphe 2.7 du présent règlement.

2.7.1.1.2 Examen de connaissances théoriques

Les candidats doivent démontrer, dans les sujets spécifiés au paragraphe 2.7.1.1(a), un niveau de connaissances théoriques correspondant aux privilèges octroyés.

2.7.1.2 Habileté

2.7.1.2.1 Le candidat à une qualification de vol aux instruments (IR) doit avoir prouvé, 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 (a) 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 avoir prouvé qu'il est capable de piloter de tels aéronefs en se référant seulement aux instruments, un moteur étant en panne réelle ou simulée.

2.7.1.2.1.2 Examen pratique d'aptitude

(1) Les candidats à une qualification IR devront être reçus à un examen pratique conforme à l'appendice 2.7.1.2 (b) du présent règlement, afin de démontrer

leur aptitude à effectuer les procédures et manœuvres pertinentes, avec un degré de compétence correspondant aux privilèges octroyés.

(2) Pour une qualification IR multimoteur, l'examen pratique sera présenté sur un aéronef multimoteur. Pour une IR monomoteur, l'examen pratique sera présenté sur un aéronef monomoteur.

2.7.1.3 Aptitude physique et mentale

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

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, une qualification de Vol aux Instruments (IR) permet à son titulaire de piloter un aéronef selon les règles de vol aux instruments (IFR) avec une hauteur minimale de décision de 200 pieds (60 m).

Dans le cas d'une IR multimoteur, ces privilèges peuvent être étendus à des hauteurs de décision plus basses que 200 pieds (60 m) lorsque le candidat a suivi une formation spécifique auprès d'un OFA et a réussi, dans un aéronef multipilote, la section 6 de l'examen pratique établi à l'appendice au paragraphe 2.1.3 du présent règlement.

Les titulaires d'une IR exerceront leurs privilèges conformément aux conditions définies dans l'appendice au paragraphe 2.7.5 du présent règlement.

2.7.2.2 Avant d'exercer ces privilèges sur des aéronefs multimoteurs, le titulaire doit avoir répondu aux conditions du § 2.7.1.2 (1) (1).

2.7.2.3 Conditions spécifiques pour les hélicoptères

Pour exercer des privilèges en tant que PIC en IFR dans des hélicoptères multipilotes, le titulaire d'une qualification IR(H) devra avoir accompli au moins 70 heures de temps aux instruments, dont un maximum de 30 heures peut être du temps aux instruments au sol.

2.7.3 Expérience

2.7.3.1 Le candidat à une qualification IR doit être titulaire

(1) d'au moins une licence PPL de la catégorie d'aéronef sollicitée, et détenteur des privilèges de vol de nuit, conformément au paragraphe 2.1.5.17.3 du présent règlement, ou

(2) d'une licence de pilote professionnel (CPL) dans la catégorie appropriée d'aéronef.

2.7.3.2 Le candidat à une qualification IR doit avoir accompli au moins

(a) 50 heures de vol en campagne en tant que PIC sur avions, hélicoptères, ou dirigeables, dont au moins 10 heures, ou dans les cas des dirigeables, 20 heures auront été accomplies dans la catégorie d'aéronefs approprié.

(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 sont effectuées sous la supervision d'un instructeur habilité.

2.7.3.3 Conditions spécifiques pour les hélicoptères

Les candidats qui auront suivi un cours de formation intégré ATPL(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR ou CPL(H) seront exemptés de l'exigence du paragraphe 2.7.3.2 (b).

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 (b) le candidat à un IR 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.

2.7.4.1.1 L'instructeur 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 :

(i) 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 ;

(ii) inspection avant le vol, utilisation des listes de vérifications, circulation au sol et vérifications avant le décollage ;

(iii) procédures et manœuvres pour les vols IFR dans des conditions normales, de secours et d'urgence portant au moins sur les paragraphes suivants :

(A) transition au vol aux instruments au décollage ;

(C) départs et arrivées normalisés aux instruments ;

(D) procédures IFR en route ;

(E) procédures d'attente ;
(F) approches aux instruments jusqu'aux minimums spécifiés ;
(G) procédures d'approche interrompue ;
(H) atterrissage à la suite d'une approche aux instruments ;

(iv) 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. L'instructeur 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.

2.7.5 Validité, prorogation et renouvellement de la qualification IR

2.7.5.1 Validité

La durée de validité d'une qualification de vol aux instruments est d'un an.

2.7.5.2 Prorogation

(a) Une qualification de vol aux instruments (IR) doit être prorogée dans les 3 mois qui précèdent immédiatement la date de péremption de la qualification.

(b) Un candidat qui échoue à un contrôle de compétence pour la qualification IR(A), avant la date d'expiration de la qualification de vol aux instruments, ne doit pas exercer les privilèges associés à cette qualification avant d'avoir réussi un nouveau contrôle de compétence.

2.7.5.3 Renouvellement

(a) Si la qualification de vol aux instruments a expiré, pour renouveler ses privilèges, le candidat doit :
(1) suivre une formation remise à niveau dans un OFA pour atteindre le niveau de compétence requis pour réussir la rubrique de l'examen pratique relative au vol aux instruments, conformément à l'Appendice au paragraphe 2.1.3 du présent règlement, et
(2) effectuer un contrôle de compétences conformément à l'appendice au paragraphe 2.1.3 du présent règlement, dans la catégorie appropriée d'aéronef.

(b) Si la qualification IR n'a pas été prorogée ou renouvelée dans les 7 ans qui précèdent, son détenteur devra repasser l'examen théorique et pratique de la qualification IR.

2.7.5.4 Conditions spécifique relative à la prorogation de l'IR pour la catégorie des avions

(a) IR(A) - Prorogation

Pour proroger une qualification de vol aux instruments (IR(A)):

(1) Lorsque la prorogation de la qualification IR(A) est combinée avec la prorogation d'une qualification de classe ou de type, le candidat doit réussir un contrôle de compétence établi à l'Appendice au paragraphe 2.1.3 du présent règlement, et

(2) lorsqu'elle n'est pas combinée à la prorogation d'une qualification de classe ou de type, le candidat doit :

(i) dans le cas des aéronefs monopilotes, effectuer la section 3b et les parties de la section 1 applicables au vol prévu, du contrôle de compétences établi à l'Appendice au paragraphe 2.1.3 du présent règlement, et

(ii) dans le cas des avions multimoteurs, accomplir la section 6 du contrôle de compétences pour les avions monopilotes, conformément à l'Appendice au paragraphe 2.1.3 du présent règlement, par seule référence aux instruments.

(3) Un FNPT II ou un FFS représentant la classe ou le type correspondant d'avion peut être utilisé dans le cas du paragraphe 2, mais le contrôle de compétences suivant visant la prorogation d'une IR(A) devra alors être accompli dans un avion.

(b) Des crédits croisés seront octroyés conformément à l'appendice du paragraphe 2.7.5 du présent règlement.

2.7.5.5 Conditions spécifique relative à la prorogation de l'IR Hélicoptère

(a) prorogation

Les candidats à la prorogation d'une IR(H) :

(1) lorsque la prorogation est combinée à la prorogation d'une qualification de type, devront réussir un contrôle de compétences conforme à l'Appendice au paragraphe 2.1.3 du présent règlement, pour le type d'hélicoptère correspondant.

(2) lorsque la prorogation n'est pas combinée à la prorogation d'une qualification de type, ils ne devront effectuer que la section 5 et les parties applicables de la section 1 du contrôle de compétences établi à l'Appendice au paragraphe 2.1.3 du présent règlement pour le type d'hélicoptère concerné. Dans ce cas,

un FTD II/III ou un FFS représentant le type d'hélicoptère correspondant peut être utilisé, mais le contrôle de compétences suivant visant la prorogation d'une IR(H) devra alors être accomplie dans un hélicoptère.

(b) Des crédits croisés seront octroyés conformément à l'Appendice au paragraphe 2.7.5 du présent règlement.

2.7.5.6 IR(H) – Extension aux hélicoptères multimoteurs des privilèges applicables aux hélicoptères monomoteurs

Les titulaires d'une IR(H) valide pour les hélicoptères monomoteurs qui souhaitent étendre pour la première fois leur qualification aux hélicoptères multimoteurs devront :

(1) suivre 1 cours de formation dans un OFA, comportant au moins 5 heures d'instruction au vol aux instruments, dont 3 heures peuvent être effectuées dans un FFS ou un FTD 2/3, voire dans un FNPT II/III et

(2) la section 5 de l'examen pratique conformément à l'Appendice au paragraphe 2.1.3 du présent règlement, sur des hélicoptères multimoteurs.

2.7.5.6 Conditions spécifique relative à la prorogation de l'IR de la catégorie des dirigeables

(a) IR(As) – Prorogation

Les candidats à la prorogation d'une IR(As) :

(1) lorsque la prorogation est combinée à la prorogation d'une qualification de type, devront réussir un contrôle de compétences conforme à l'Appendice au paragraphe 2.1.3 du présent règlement, pour le type de dirigeable pertinent ;

(2) lorsqu'elle n'est pas combinée à la prorogation d'une qualification de type, devront effectuer la section 5 et les parties de la section 1 applicables au vol prévu, du contrôle de compétences pour les dirigeables, conformément à l'Appendice au paragraphe 2.1.3 du présent règlement. Dans ce cas, un FTD 2/3 ou un FFS représentant le type pertinent peut être utilisé, mais le contrôle de compétences suivant visant la prorogation d'une IR(As) devra alors être accompli dans un dirigeable.

2.7.6 Procédures de navigation fondées sur les performances (PBN)

2.7.6.1 Conditions relatives à la délivrance de la qualification PBN

2.7.6.1.1 Un pilote ne peut effectuer de vols selon les procédures de navigation fondées sur les performances (PBN) que s'il detient une mention PBN rattachée à sa qualification de vol aux instruments (IR) inscrite sur la licence.

2.7.6.1.2 Un candidat à l'apposition initiale de la mention PBN sur sa qualification de vol aux instruments (IR) doit :

(a) suivre avec succès un cours théorique relatif aux procédures de navigation fondées sur les performances (PBN). Ce cours peut être dispensé par un OFA ou par un instructeur habilité par l'ANAC à un niveau correspondant aux privilèges du titulaire de la qualification de vol aux instruments. Le contenu de ce cours doit comprendre au moins les points suivants :
- le concept PBN selon l'OACI ;
- les spécifications de navigation ;
- l'utilisation PBN ;
- les opérations PBN ;
- les exigences des spécifications spécifiques RNAV et RNP.

(b) suivre sur un simulateur d'entrainement au vol, un entrainement relatif aux procédures PBN, administré par un instructeur habilité par l'ANAC ;

(c) réussir à un contrôle de compétence relatif aux procédures PBN sur un simulateur d'entrainement au vol, effectuée par un examinateur désigné par l'ANAC ;

(d) réussir à un examen pratique sur aéronef effectué par un examinateur désigné par l'ANAC lors de la mise en œuvre d'opérations PBN.

2.7.6.2 Validité, prorogation et renouvellement de la qualification IR/PBN

2.7.6.2.1 Validité

La validité d'une qualification de vol aux instruments avec mention PBN (IR/PBN) est de douze (12) mois.

2.7.6.2.2 Prorogation et renouvellement

Les conditions de prorogation et de renouvellement d'une qualification IR/PBN sont équivalentes respectivement aux dispositions des §2.7.5.2 et §2.7.5.3 du présent règlement.

2.7.7 Qualifications additionnels

2.7.7.1 Habilitation au vol de nuit

Si les privilèges afférents à la licence doivent être exercés de nuit, au moins cinq heures de vol supplémentaires sur avion doivent être effectuées de nuit, comprenant 3 heures de formation en double commande dont au moins 1 heure de navigation en campagne, et cinq décollages en solo et cinq atterrissages complets en solo. Cette habilitation sera mentionnée sur la licence.

2.8 Qualification d'instructeur de vol, au sol et autorisation d'examinateur pour les aéronefs à sustentation motorise, les avions, les dirigeables et les hélicoptères

2.8.1 Conditions générales de délivrance de la qualification d'instructeur de vol

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 de délivrance des licences :

(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.

2.8.1.5 Autorisation de dispenser de l'instruction

(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 agréée selon le présent règlement ;

(ii) d'une qualification d'instructeur appropriée à l'instruction dispensée, délivrée selon la présente sous-partie ;

(2) une instruction sur système de vol synthétique ou une instruction au MCC que lorsqu'il est titulaire d'une qualification d'instructeur appropriée à l'instruction dispensée, délivrée conformément au présent sous-chapitre.

(b) Conditions particulières

(1) Lors de l'introduction d'un nouvel aéronef en Côte d'Ivoire ou dans la flotte d'un transporteur, lorsque la conformité avec les exigences établies dans le présent sous-chapitre n'est pas possible, l'autorité compétente 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 un an.

(2) Les titulaires d'une qualification délivrée conformément au point (b)(1), qui souhaitent introduire une demande de qualification d'instructeur devront satisfaire aux conditions préalables et aux exigences de prorogation établis pour cette catégorie d'instructeur. Nonobstant le paragraphe 2.8.3.4.1 (b), une qualification TRI délivrée conformément au présent paragraphe

comprendra le privilège de dispenser une instruction pour la délivrance d'une qualification TRI ou SFI pour le type correspondant.

2.8.1.6 Cours de formation

Tout candidat à une qualification d'instructeur FI doit avoir suivi une formation théorique et une Instruction en vol dans un OFA. En plus des éléments spécifiques prescrits dans la présente partie pour chaque catégorie d'instructeur, le cours doit contenir les éléments requis en 2.8.1.1.

2.8.1.7 Évaluation de compétence

(a) À l'exception de l'instructeur au travail en équipage multiple (MCCI), l'instructeur sur entraineur synthétique (STI), l'instructeur de qualification montagne (MI) et l'instructeur de test en vol (FTI), un candidat à la qualification d'instructeur doit réussir une évaluation de compétence sur la catégorie d'aéronef approprié pour démontrer à un examinateur qualifié conformément à 2.8.4 la capacité à instruire un élève pilote à un niveau requis pour la délivrance de la licence correspondante, le type ou la qualification.

(b) L'évaluation doit inclure :

(1) la démonstration des compétences décrites en 2.8.1.1, pendant le pré-vol, après le vol et la formation théorique ;

(2) l'examen théorique oral au sol, pré-vol et les débriefings après le vol et les démonstrations en vol pendant le test d'aptitude sur la classe, type approprié d'aéronef ou FSTD ;

(3) les exercices adéquats pour évaluer les compétences des instructeurs.

(c) L'évaluation doit être mené sur le même type, ou classe d'aéronef ou FSTD utilisé pour l'instruction.

(d) Quand une évaluation de compétence est requise pour la prorogation d'une qualification d'instructeur, un candidat qui échoue pour accomplir une réussite à l'évaluation avant la date d'expiration d'une qualification d'instructeur ne doit pas exercer les privilèges de cette qualification jusqu'à ce que l'évaluation ait été effectuée avec succès.

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

2.8.2.1 Privilège

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 :

(i) 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 ;

(ii) 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 ;

(iii) que les privilèges d'instructeur de vol accordés soient inscrits sur sa licence.

2.8.2.2 Conditions à observer dans l'exercice des privilèges pour la licence de pilote en équipage multiple

Pour pouvoir assurer l'instruction de vol en vue de la délivrance de la licence de pilote en équipage multiple, le candidat doit avoir satisfait aussi à toutes les conditions relatives aux capacités exigées des instructeurs.

2.8.2.3 Rôles multiples

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

2.8.2.4 Prise en compte au titre de qualifications ou d'autorisations complémentaires.

Le candidat à des qualifications d'instructeur complémentaires peut bénéficier d'une prise en compte de ses capacités pédagogiques préalablement démontrées lors de l'obtention de qualifications d'instructeur ou d'autorisations d'instructeur déjà détenues dans des conditions prévues au présent chapitre.

2.8.3 Conditions spécifiques aux différentes catégories de qualifications d'instructeurs

2.8.3.1 Qualification d'instructeur pour la licence MPL (A)

L'ANAC ne délivre pas de qualification d'instructeur pour la licence MPL(A)

2.8.3.2 Qualifications et les autorisations d'instructeur - Validité

(a) Toutes les qualifications et les autorisations d'instructeur sont valides pour 36 mois. Dans le cas de la délivrance ou du renouvellement, la validité de la qualification d'instructeur court à compter de la date de réussite à l'épreuve pratique d'aptitude ou du contrôle de compétence jusqu'à la fin du 36ème mois qui suit le mois au cours duquel a été effectué cette épreuve pratique ou ce contrôle de compétence.

Dans le cas de la prorogation, la validité de la qualification d'instructeur court à compter de la date de la fin de validité précédente jusqu'au dernier jour du 36eme mois qui suit le mois au cours duquel cette validité a expiré.

(b) La validité d'une autorisation spécifique d'instructeur est de trois (03) ans.

(c) Le candidat qui a échoué à un contrôle de compétence avant la date d'expiration de sa qualification d'instructeur ne doit pas exercer les privilèges de cette qualification avant d'avoir passé avec succès un autre contrôle de compétence.

2.8.3.3 Qualification d'instructeur de vol - FI

2.8.3.3.1 FI - Privilèges et conditions

Les privilèges du titulaire d'une qualification FI non restreinte permettent de dispenser l'instruction en vol en vue :

(a) de la délivrance, prorogation ou renouvellement d'une licence de pilote privé et des qualifications de classe et de type de la catégorie appropriée d'aéronef monopilote, monomoteur ;

(b) de la délivrance d'une licence de pilote professionnel de la catégorie appropriée d'aéronef, sous réserve que l'instructeur ait accompli au moins 500 heures de vol en tant que pilote dans cette catégorie d'aéronef, incluant au moins 200 heures d'instruction en vol ;

(c) de la délivrance de la qualification au vol de nuit, à condition que le FI :

(1) soit qualifié au vol de nuit détenue sur la catégorie appropriée d'aéronef ;

(2) ait démontré la compétence d'instruire au vol de nuit au préalable à un FI autorisé conformément au paragraphe (f) du présent paragraphe 2.8.3.3.1 ;

(3) ait satisfait aux conditions d'expérience en vol de nuit conformément au 1.2.5.1 (b) ;

(d) de la délivrance d'une qualification de vol aux instruments sur catégorie appropriée d'aéronef, sous réserve que l'instructeur ait :

(1) accompli au moins 200 heures de vol en IFR, dont un maximum de 50 heures peuvent avoir été effectuées sur un entraîneur de navigation et de procédures de vol de type II (FNPT II) ou sur un simulateur de vol ;

(2) suivi en tant qu'élève en stage de formation et réussi l'épreuve d'aptitude correspondante subie conformément aux dispositions de l'Appendice 1 aux 2.8.3.3.1 et 2.8.3.3.5; et

(3) en plus :

(i) pour les avions multimoteurs, remplir les conditions pour la délivrance de la qualification CRI ;

(ii) pour les hélicoptères multimoteurs, remplir les conditions pour la délivrance de la qualification TRI ;

(e) de la délivrance d'une qualification de type ou de classe multimoteurs monopilotes, sous réserve que l'instructeur ait rempli :

(1) pour les avions, les conditions du 2.8.3.5.2(a);

(2) pour les hélicoptères, les conditions établies en 2.8.3.4.2 et les conditions préalables pour le cours de formation TRI établies en 2.8.3.4.3.

(f) de la délivrance d'une qualification FI sous réserve que l'instructeur ait :

(1) accompli au minimum 500 heures d'instruction de vol sur la catégorie appropriée d'aéronef et ;

(2) démontré à un examinateur FI son aptitude à dispenser une formation à un instructeur FI dans le cadre d'une épreuve d'aptitude subie conformément aux dispositions de l'Appendice 1 aux 2.8.3.3.1 et 2.8.3.3.5; et

(3) été autorisé à cet effet par l'ANAC.

(g) Les privilèges du titulaire d'une qualification FI sont limités à ceux édictés au paragraphe (a), à l'exclusion des qualifications de classe ou de type monomoteurs à turbine, et (c) du présent paragraphe 2.8.3.3.1 lorsque les conditions préalables remplies par le candidat sont celles édictées au paragraphe (g) du paragraphe 2.8.3.3.3. Une telle qualification FI est considérée comme nationale. L'obtention d'une qualification FI sans limitation nécessite le suivi du processus complet d'évaluation et de formation en vue de l'obtention d'une qualification FI.

2.8.3.3.2 FI - Privilèges restreints

(a) Un FI doit avoir ses privilèges restreints à l'exercice, sous la supervision d'un instructeur FI agréé à cet effet pour la même catégorie d'aéronef proposé par l'organisme de formation, dans les cas suivants :

(1) pour l'instruction en vol en vue de la délivrance d'une licence PPL ;

(2) pour les formations intégrées dispensées du niveau de la licence PPL, dans le cas des avions et hélicoptères ;

(3) pour la délivrance des qualifications de classe ou de type d'aéronef monopilote, monomoteur ;

(4) pour la formation au vol de nuit, si une qualification au vol de nuit est détenue, si la compétence d'instruire au vol de nuit a été démontrée au préalable à un FI autorisé conformément au 2.8.3.3.1 (f) et si les conditions d'expérience en vol de nuit ont été satisfaites conformément au 1.2.5.1(b).

(b) Pendant la conduite de l'instruction sous supervision, conformément au 2.8.3.3.2(a), le FI ne doit pas avoir les privilèges pour l'approbation des premiers vols solos de jour ou de nuit, ainsi que des premiers vols de navigation en solo, de jour ou de nuit.

(c) Les restrictions en (a) et (b) doivent être levées lorsque le FI a effectué au moins :

(1) pour les FI(A), 100 heures d'instruction sur avion ou TMG et, en plus a supervisé au moins 25 vols solos.

(2) pour les FI(H), 100 heures d'instruction sur avion et, en plus a supervisé au moins 25 vols solos.

2.8.3.3.3 FI - Conditions préalables

Un candidat à une qualification d'instructeur de vol (FI) doit :

(a) pour le cas des FI(A) et FI(H) :

(1) reçu au moins 10 heures de formation en vol aux instruments sur catégorie appropriée d'aéronef, dont au maximum cinq (5) heures peuvent être des heures aux instruments au sol sur un entraîneur de navigation et de procédures de vol (FNPT) ou un simulateur de vol ;

(2) accompli au moins 20 heures de vol VFR en campagne sur catégorie appropriée d'aéronef en tant que pilote commandant de bord ; et

(b) en plus, pour les FI(A) :

(1) détenir au moins une licence CPL(A) ; ou

(2) détenir au moins une licence PPL(A) et avoir :

(i) rempli les conditions de connaissance théorique pour la délivrance de la licence CPL ; et

(ii) accompli au moins 200 heures de vol sur avions ou TMG, dont 150 heures en tant que pilote commandant de bord ;

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

(4) accompli un vol VFR en campagne en tant que pilote commandant de bord, incluant un vol d'au moins 540 Km (300 NM) pendant lequel des atterrissages avec arrêt complet sont effectués sur 2 aérodromes différents ;

(c) en plus, pour les FI(H), avoir accompli au moins 250 heures de vol en tant que pilote d'hélicoptères, dont :

(1) au moins 100 heures en tant que pilote commandant de bord, si le candidat est titulaire au moins CPL(H) ; ou

(2) au moins 200 heures en tant que pilote commandant de bord, si le candidat est titulaire au moins d'une licence PPL(H) and a rempli les conditions de connaissance théorique pour la délivrance de la licence CPL ;

2.8.3.3.4 FI(A) - Cours de formation

(a) Les candidats à la qualification FI doivent avoir subi avec succès une épreuve spécifique en vol de pré-admission, avec un instructeur de vol FI qualifié conformément au 2.8.3.3.1(f) et basée sur l'épreuve de contrôle de compétence définie à l'Appendice 3 2.1.3 dans les six mois précédant le début de la formation. L'épreuve devra déterminer la capacité du candidat à suivre le programme de formation.

(b) Le cours de formation FI doit inclure :

(1) 25 heures d'apprentissage et d'enseignement ;

(2) dans le cas d'un FI(A), FI(H), au moins 100 heures d'instruction de connaissance théorique, incluant des tests de progression ;

(3) dans le cas d'un FI(A), FI(H), au moins 30 heures de vol d'instruction, dont 25 heures doivent être effectuées en double commande. Les cinq heures restantes peuvent être des vols "en mutuel ", effectuées par des candidats volant ensemble pour s'entraîner aux démonstrations en vol. Sur ces 25 heures, 5 heures peuvent être effectuées sur un simulateur de vol ou un entraîneur de navigation et de procédures de vol (FNPT) approuvé à cet effet par l'Autorité. La durée de l'épreuve d'aptitude n'est pas décomptée dans la durée de la formation ;

(c) Lorsque la qualification d'instructeur est sollicitée dans une autre catégorie d'aéronef, les pilotes détenant ou ayant détenu une FI(A), (H) doivent être crédité de 55 heures suivant les conditions de (b)(2)(i).

2.8.3.3.5 FI- Prorogation et renouvellement

(a) Pour la prorogation d'une qualification d'instructeur FI, le titulaire doit remplir deux des trois conditions suivantes :

(1) terminer :

dans le cas d'une FI(A) et FI(H), au moins 50 heures d'instruction sur la catégorie d'aéronef approprié pendant la période de validité de la qualification en tant que FI, TRI, CRI, MI, ou examinateur. Si les privilèges de dispenser l'instruction à la qualification de vol aux instruments sont également à proroger, 10 de ces heures doivent être des heures d'instruction en vue de la délivrance d'une qualification de vol aux instruments (IR) et doivent avoir été effectuées dans les 12 mois précédant la date d'expiration de la qualification FI.

(2) avoir assisté à une formation de recyclage d'instructeur de vol approuvé par l'Autorité, durant la période de validité de la qualification FI.

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

(b) Le titulaire d'une qualification d'instructeur FI (A) ou (H) doit, au moins une fois sur deux, pour la prorogation de sa qualification, réussir un contrôle de compétence dans les trois (03) mois qui précédent la date d'expiration de ladite qualification, qui constitue l'une des deux conditions.

(c) Renouvellement. Si la qualification est périmée, le candidat doit, dans les 12 mois précédant le renouvellement :

(1) assister à un séminaire de recyclage d'instructeur de vol ;

(2) subir avec succès une évaluation de compétence en conformité avec 2.8.1.7.

2.8.3.4 Qualification d'instructeur de qualification de type (TRI)

2.8.3.4.1 TRI- Privilèges et conditions

Les privilèges du titulaire d'une qualification TRI permettent de dispenser la formation en vue de :

(a) la prorogation et le renouvellement des qualifications de vol aux instruments IR, à condition que le TRI détienne une IR valide ;

(b) la délivrance d'une qualification TRI ou SFI, à condition que le titulaire ait 3 ans d'expérience en tant que TRI ; et détienne une IR valide ;

(c) dans le cas d'un TRI ou SFI pour les avions monopilote :

(1) la délivrance, la prorogation et le renouvellement des qualifications de type pour les avions complexes à hautes performances lorsque le candidat sollicite des privilèges pour exercer en opérations monopilote.

Les privilèges du TRI (SPA) peuvent être étendus à l'instruction pour les qualifications de types d'avions complexes à hautes performances en opérations multipilote, à condition que le TRI :

(i) détienne une qualification MCCI ; ou

(ii) détienne ou ait détenu une qualification TRI pour avions multipilote (MPA),

(2) la formation requise lors de la phase de formation « de base » du cours intégré MPL, sous réserve que l'instructeur TRI(MPA) détienne les privilèges étendus aux opérations multipilote et détienne ou ait détenu une qualification FI(A) ou IRI(A).

(d) Dans le cas de la TRI pour les avions multi- pilotes :

(1) la délivrance, la prorogation et le renouvellement des qualifications de type pour :

(i) les avions multipilotes ;

(ii) pour les avions complexes à hautes performances monopilote quand le candidat sollicite des privilèges pour exercer en opérations multipilotes ;

(2) la formation au travail en équipage multiple ;

(3) la formation requise lors des phases de formation « intermédiaire » et « avancée » du cours intégré MPL(A), sous réserve que, pour le cours de base, il détienne ou aient détenu une qualification FI(A) ou IRI(A).

(e) Dans le cas des TRI pour les hélicoptères :

(1) la délivrance, la prorogation et le renouvellement des qualifications de type d'hélicoptère ;

(2) la formation au travail en équipage multiple, sous réserve que le TRI détienne une qualification de type hélicoptère multipilote ;

(3) une extension de la qualification IR(H) monomoteur à IR(H) multi-moteur.

(f) Dans le cas d'un TRI pour les aéronefs à sustentation motorisée :

(1) la délivrance, la prorogation et le renouvellement des qualifications de type des aéronefs à sustentation motorisée ;

(2) la formation au MCC.

2.8.3.4.2 TRI - Privilèges restreints

(a) Généralités

Si la formation TRI est dispensée dans un FFS uniquement, les privilèges du TRI doivent être restreints à la formation dans un FFS.

Dans ce cas, le TRI peut conduire des vols en ligne sous supervision, sous réserve que le cours de formation TRI ait inclus une formation additionnelle à cet effet.

(b) TRI pour les avions TRI et pour les aéronefs à sustentation motorisé- TRI (A) et TRI (PL).

Les privilèges d'un TRI sont restreints au type d'avion ou d'aéronef à sustentation motorisé dans lequel la formation et l'évaluation de compétence ont été effectuées. Les privilèges d'un TRI sont étendus à d'autres types lorsque le TRI a :

(1) effectué, dans les 12 mois qui précèdent la demande, au moins 15 étapes, comprenant des décollages et des atterrissages sur le type d'aéronef applicable, dont 7 étapes peuvent avoir été effectuées sur un simulateur de vol FFS ;

(2) suivi de manière complète et satisfaisante les parties techniques pertinentes d'un cours TRI approuvé, et

(3) réussi les sections pertinentes de l'évaluation de compétences, conformément au paragraphe 2.8.1.7, afin de démontrer à un FIE ou un TRE qualifié conformément au paragraphe 2.8.4 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, TRE qualifié conformément au sous chapitre 2.8.4 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 TRIH 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 conformément au paragraphe 2.1.5.1(e), seront autorisés à voir leurs privilèges TRI étendus à ce nouveau type d'aéronef.

2.8.3.4.3 TRI- Conditions préalables

Tout candidat à qualification TRI doit :

(a) être titulaire d'une licence de pilote de type CPL, MPL ou ATPL dans la catégorie d'aéronef correspondant ;

(b) pour une qualification TRI(MPA) :
  (1) avoir effectué 1 500 heures de vol en tant que pilote sur des avions multipilotes et
  (2) avoir effectué au cours des 12 mois qui précèdent la date de la demande, au moins 30 étapes avec décollages et atterrissages, en tant que PIC ou -copilote sur le type d'avion correspondant, dont 15 étapes peuvent avoir été effectuées dans un FFS qui représente ledit type ;

(c) Pour une qualification TRI(SPA) :
  (1) avoir effectué au cours des 12 mois qui précèdent la date de la demande, au moins 30 étapes avec décollages et atterrissages, en tant que PIC sur le type d'avion correspondant, dont 15 étapes peuvent avoir été accomplies dans un FFS qui représente ledit type et
    (i) avoir effectué au moins 500 heures de vol en tant que pilote sur avion, dont 30 heures en tant que PIC sur le type d'avion applicable, ou
    (ii) être ou avoir été titulaire d'une qualification FI pour des avions multimoteurs avec des privilèges IR(A);

(d) pour la qualification TRI(H):
Pour une qualification TRI(H) pour hélicoptères monopilote monomoteur, avoir effectué 250 heures en tant que pilote sur hélicoptères ;

(e) pour une qualification TRI(H) pour hélicoptères monopilote multimoteurs, avoir effectué 500 heures en tant que pilote d'hélicoptères, dont 100 heures en tant que PIC sur des hélicoptères monopilote multimoteurs ;
  (1) pour une qualification TRI(H) pour hélicoptères multipilotes, avoir effectué 1 000 heures de vol en tant que pilote sur hélicoptères, incluant ;
    (i) 350 heures en tant que pilote sur des hélicoptères multipilotes, ou
    (ii) dans le cas de candidats déjà titulaires d'une qualification TRI(H) pour des hélicoptères monopilote multimoteurs, 100 heures en tant que pilote sur ce type dans des exploitations multipilotes ;
  (2) les titulaires d'une qualification FI(H) doivent obtenir les crédits correspondant à l'ensemble des exigences des points (1) et (2) pour l'hélicoptère monopilote pertinent ;

(f) pour la qualification TRI(PL) :

(1) avoir à son actif 1 500 heures de vol en tant que pilote sur des avions multipilotes, des aéronefs à sustentation motorisée ou des hélicoptères multipilotes et

(2) avoir effectué au cours des 12 mois qui précèdent l'introduction de la demande, 30 étapes avec décollages et atterrissages, en tant que PIC ou copilote sur le type applicable d'aéronef à sustentation motorisée, dont 15 étapes peuvent avoir été effectuées dans un FFS qui représente ledit type.

2.8.3.4.4 TRI- Cours de formation

(a) Le cours de formation TRI doit comprendre, au moins :

(1) 25 heures d'enseignement et d'apprentissage ;

(2) 10 heures d'entraînement technique, comprenant la révision des 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 monopilote, 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 peuvent recevoir les crédits correspondant à l'exigence du point (a), (1).

(c) Un candidat à une qualification TRI qui est titulaire d'une qualification SFI pour le type correspondant peut recevoir 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.

2.8.3.4.5 TRI- Évaluation de compétence

Si l'évaluation de compétence TRI est effectuée au simulateur (FFS), la qualification TRI doit être restreinte à l'instruction dans les simulateurs (FFS).
La restriction doit être levée une fois que le TRI a réussi l'évaluation de compétence dans un aéronef.

2.8.3.4.6 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 en vol 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 OFA ;

(iii) réussir une évaluation de compétences trois (03) mois avant la date d'expiration du TRI, conformément au paragraphe 2.8.3.4.5.

(2) Hélicoptères et aéronefs à sustentation motorisée.

Pour la prorogation d'une qualification TRI(H) ou TRI(PL), le candidat doit, 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.

Dans le cas d'une qualification TRI(PL), ces heures d'instruction au vol doivent être accomplies en tant que TRI, en tant qu'examinateur de qualification de type (TRE), en tant que SFI ou en tant qu'examinateur sur système de vol synthétique (SFE). Dans le cas de la qualification TRI(H), le temps de vol effectué en tant que FI, en tant qu'instructeur de qualification aux instruments (IRI), en tant qu'instructeur sur système synthétique de vol (STI) ou en tant que tout autre type d'examinateur sera également pertinent à cette fin ;

(ii) suivre une formation de remise à niveau d'instructeur en tant que TRI auprès d'un OFA ;

(iii) réussir une évaluation de compétences, conformément au paragraphe 2.8.3.4.5.

(3) Au minimum toutes les 2 prorogations d'une qualification TRI, le titulaire doit avoir réussi une évaluation de compétences, conformément au paragraphe 2.8.3.4.5.

(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 correspondant 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 doit :

(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 OFA ;

(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 et aéronefs à sustentation motorisée. Si la qualification TRI(H) ou TRI(PL) 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 OFA, qui devrait couvrir les éléments pertinents du cours de formation TRI et

(ii) réussir l'évaluation de compétences, conformément au paragraphe 2.8.3.4.5, pour chacun des types d'aéronefs pour lequel le renouvellement des privilèges d'instruction est souhaité.

2.8.3.5 Qualification d'instructeur de qualification de classe (CRI)

2.8.3.5.1 CRI-Privilèges et conditions

(a) La qualification CRI permet à son titulaire de dispenser en vue de la délivrance d'une qualification de type ou de classe avions (monopilotes) au titulaire d'une licence.

(b) Le titulaire peut instruire sur avions monomoteur ou multimoteurs sous réserve d'être qualifié de façon appropriée.

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

1) suivi une formation approuvée dans le cadre d'un FTO ou TRTO, comprenant au moins cinq heures d'instruction sur l'avion correspondant ou sur un simulateur de vol approuvé dispensée par un instructeur approuvé à cet effet ; et

2) réussi une épreuve pratique d'aptitude conformément aux dispositions du présent règlement.

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

1) suivi une formation approuvée comprenant au moins trois heures d'instruction sur l'avion concerné ou sur un simulateur de vol approuvé dispensée par un instructeur approuvé à cet effet ; et
3) réussi une épreuve pratique d'aptitude conformément aux dispositions du présent règlement.

(e) avant que les privilèges de la qualification ne soient étendus à un autre type ou une autre classe d'avions, le titulaire doit avoir effectué, dans les douze mois qui précèdent la demande, au moins dix heures de vol sur avions de classe ou du type correspondants ou, sous réserve de l'accord de l'autorité, sur un type similaire. Pour étendre les privilèges de la qualification CRI(A) monomoteur à la qualification CRI(A) multimoteurs, les conditions définies aux § 2.8.3.5.1 (c) et 2.8.3.5.2 (a) doivent être remplies.

2.8.3.5.2 CRI – Conditions préalables

Un candidat à la délivrance d'une qualification CRI doit avoir accompli au moins :

(a) pour les avions multimoteurs :
(1) accompli au moins 500 heures de vol en tant que pilote d'avion ;
(2) au moins 30 heures de vol en tant que pilote-commandant de bord sur avion de la classe ou du type correspondant ;

(b) pour les avions monomoteurs
(1) 300 heures de vol en tant que pilote d'avion ;
(2) 30 heures de vol en tant que pilote commandant de bord sur le type ou la classe d'avions correspondant ;

2.8.3.5.3 Cours de formation

(a) Le cours de formation pour la qualification CRI doit comprendre, au moins :
(1) 25 heures de d'enseignement et d'apprentissage ;
(2) 10 heures de formation technique, comprenant la révision de connaissance technique, la préparation des plans de leçon et le développement des compétences pédagogiques en salle de classe ou au simulateur
(3) 5 heures de vol d'instruction pour avions multimoteurs, ou 3 heures de vol d'instruction sur avions monomoteur, données par un FI(A) qualifié conformément au paragraphe 2.8.3.3.1.

(b) Les candidats détenteurs ou ayant détenus une qualification d'instructeur doivent être entièrement accrédités en vue des conditions du paragraphe (a)(1).

2.8.3.5.4 Qualification CRI - Prorogation et renouvellement

(a) Pour la prorogation d'une qualification CRI, le candidat doit, au cours des 12 mois précédant la date d'expiration de la qualification de classe :

(1) dispensé au moins 10 heures d'instruction en vol dans le rôle d'un CRI. Si le candidat a les privilèges à la fois sur avions monomoteur et multimoteurs, les 10 heures d'instruction doivent être reparties de manière égale entre les avions monomoteur et multimoteurs ; ou

(2) Recevoir un cours de recyclage en tant que CRI dans un organisme de formation approuvée ; ou

(3) réussir l'évaluation de compétence conformément au paragraphe 2.8.1.7 pour les avions monomoteur et multimoteurs, le cas échéant.

(b) Pour au moins chaque prorogation de la qualification CRI sur deux, le titulaire doit se conformer aux exigences de (a)(3).

(c) Renouvellement. Si la qualification est périmée, le candidat doit, dans les 12 mois précédant la demande de renouvellement :

(1) suivi un cours de recyclage en tant que CRI dans un organisme de formation approuvée ;

(2) réussir l'évaluation de compétence établie en 2.8.1.7.

2.8.3.6 Qualification d'instructeur de vol aux instruments (IRI)

2.8.3.6.1 Privilèges et conditions

(a) Les privilèges du titulaire d'une qualification IRI permettent d'instruire en vue de la délivrance, de la prorogation et du renouvellement d'une qualification de vol aux instruments sur la catégorie d'aéronef appropriée.

(b) Exigences spécifiques pour le cours de MPL.
Pour dispenser la phase de formation de base du cours MPL, le titulaire d'une qualification IRI (A) doit :

(1) détenir une qualification aux instruments pour les avions multimoteurs ; et

(2) avoir effectué au moins 1500 heures de vol en opérations multipilotes.

(3) dans le cas des Instructeurs IRI déjà qualifiés pour dispenser la formation dans un cours ATP(A) ou CPL(A)/IR intégré, les exigences de (b) (2) peuvent être remplacée par l'achèvement du cours prévu au 2.8.3.3.1(h)(3).

2.8.3.6.2 IRI - Conditions préalables

Tout candidat à une qualification d'instructeur IRI, doit :

(a) Pour un IRI (A) :
  (1) avoir accompli au moins 800 heures de vol en IFR, dont au moins 400 heures de vol sur avion ; et
  (2) dans le cas des candidats pour une qualification IRI(A) pour avions multimoteurs, remplir les conditions de 2.8.3.5.2 (a)

(b) Pour un IRI (H) :
  (1) avoir accompli au moins 500 heures de vol en IFR, dont au moins 250 heures de temps de vol aux instruments sur hélicoptère ; et
  (2) dans le cas des candidats pour une qualification IRI(H) pour hélicoptères multipilotes, remplir les conditions de 2.8.3.3.1.

(c) dans le cas d'une IRI(As), totaliser au moins 300 heures de vol en IFR, dont au moins 100 heures devront être du temps de vol aux instruments sur dirigeable.

2.8.3.6.3 IRI - Cours de formation

(a) Le cours de formation pour la qualification d'instructeur IRI doit comprendre au moins :
  (1) 25 heures de d'enseignement et d'apprentissage d'instruction ;
  (2) 10 heures de formation technique, comprenant la révision de connaissance technique, la préparation des plans de leçon et le développement des compétences pédagogiques en salle de classe ;
    (i) pour IRI(A), au moins 10 heures de vol d'instruction sur avion, FFS, FTD 2/3 ou FPNT II. Dans le cas des candidats titulaires d'une qualification FI(A), ces heures sont réduites de 5 heures.
    (ii) pour IRI(H), au moins 10 heures de vol d'instruction sur hélicoptère, FFS, FTD 2/3 ou FNPT II/III
    (iii) pour la qualification IRI(As), au moins 10 heures d'instruction au vol sur dirigeable, sur FFS, FTD 2/3 ou FPNT II.

(b) Les vols d'instruction doivent être dispensés par un FI qualifié conformément au 2.8.3.3.1.

(c) Les candidats titulaires ou ayant détenu une qualification d'instructeur doivent être entièrement crédités des exigences de (a)(1).

2.8.3.6.4 IRI- Prorogation et renouvellement

Pour la prorogation et le renouvellement d'une qualification IRI, le titulaire doit remplir les conditions de prorogation et de renouvellement de la qualification FI définies au 2.8.3.3.5.

2.8.3.7 Autorisation d'instructeur sur entraîneur synthétique de vol - SFI

2.8.3.7.1 SFI – Privilèges et conditions

Les privilèges du titulaire d'une autorisation d'instructeur SFI permettent de dispenser l'instruction sur simulateur, sur la catégorie d'aéronef correspondant :

(a) en vue de la délivrance, prorogation, et renouvellement d'une qualification aux instruments, sous réserve que l'instructeur détienne ou ait détenu une qualification IR dans la catégorie d'aéronef correspondant et ait effectué un cours de formation d'instructeur IRI ; et

(b) pour les instructeurs SFI pour les avions monopilote :

(1) la délivrance, la prorogation et le renouvellement des qualifications de type pour les avions complexes monomoteur haute performance, lorsque le candidat sollicite les privilèges pour exercer en opération monopilote;
Les privilèges du SFI (SPA) peuvent être étendus à l'instruction pour qualifications de type des avions monomoteur complexes haute performance en opérations multipilotes, sous réserve que l'instructeur :

(i) détienne une qualification MCCI ; ou

(ii) détienne ou ait détenu une qualification d'instructeur TRI pour les avions multipilotes ; et

(2) sous réserve que les privilèges de SFI (SPA) aient été étendu aux opérations multipilotes conformément au paragraphe (1) :

(i) travail en équipage (MCC)

(ii) la phase de formation « de base » du cours intégré MPL

(c) pour les SFI pour les avions multipilotes :

(1) la délivrance, la prorogation et le renouvellement des qualifications de type pour :

(i) les avions multipilotes ;

(ii) les avions complexes monomoteur haute performance, lorsque le candidat sollicite les privilèges pour exercer en opération multipilotes;

(2) travail en équipage.

(3) les phases de formation « intermédiaire » et « avancée » du cours intégré MPL, sous réserve que, pour la phase de base l'instructeur détienne ou ait détenu une qualification d'instructeur FI(A) ou IRI(A).

(d) Pour la qualification d'instructeur SFI pour les hélicoptères :

(1) la délivrance, prorogation et renouvellement des qualifications de type hélicoptères ;

(2) la formation au travail en équipage, lorsque l'instructeur TRI détient les privilèges pour instruire sur des hélicoptères multipilotes ;

(e) Les SFI n'appartenant pas à un OFA ne sont pas autorisés à dispenser de l'instruction sur simulateur en vue de la délivrance d'une qualification initiale sur une catégorie d'aéronef.

2.8.3.7.2 Privilèges restreints

Les privilèges de SFI doivent être restreints aux FTD 2/3 ou FFS des types d'aéronefs sur lesquels le cours de formation SFI est dispensé.

Les privilèges peuvent être étendus à d'autres FSTD représentant d'autres types de la même catégorie d'aéronefs lorsque le titulaire a :

(a) suivi de manière satisfaisante la partie simulateur du cours de qualification de type correspondant ; et

(b) dispensé à la satisfaction de l'ANAC, dans le cadre d'un programme complet de qualification de type une séance d'au moins 3 heures d'instruction de vol se rapportant aux tâches d'un instructeur SFI sur le type correspondant sous la surveillance et à la satisfaction d'un examinateur TRE désigné à cet effet.

2.8.3.7.3 SFI – Conditions préalables

Tout candidat à une autorisation d'instructeur SFI doit :

(a) détenir ou avoir détenu une licence CPL, MPL ou ATPL dans la catégorie d'aéronef correspondant ;

(b) avoir effectué un contrôle de compétence pour la délivrance de la qualification de type spécifique sur un FFS représentant le type approprié, dans les 12 mois précédant la demande ; et

(c) de plus, pour une qualification d'instructeur SFI(A) pour les avions multipilotes :

(1) avoir effectué au moins 1 500 heures de vol en tant que pilote d'avions multipilotes ou des aéronefs à sustentation motorisée, selon le cas ;

(2) avoir accompli, en tant que pilote ou observateur, dans les 12 mois précédents, au moins :

(i) 3 étapes en tant qu'observateur dans le poste de pilotage du type d'aéronef correspondant, ou

(ii) 2 vols en ligne simulés (LOFT) basés sur des séances de simulateur conduites par un équipage qualifié sur le type d'aéronef correspondant ou sur un type similaire, s'il y est autorisé par l'ANAC. Ces séances de simulateur doivent inclure 2 vols entre 2 aéroports différents d'une durée d'au moins 2 heures, la préparation au vol et le débriefing associé.

(d) En plus, pour une qualification d'instructeur SFI(A) pour les avions complexes hautes performance monopilote :

(1) avoir accompli au moins 500 heures de vol en tant que pilote commandant de bord sur avions monopilote ;
(2) détenir ou avoir détenu une qualification IR(A) multipilote ; et
(3) avoir rempli les exigences de (c) (2).

(e) en plus, pour une qualification d'instructeur SFI(H), avoir :
(1) accompli, en tant que pilote ou observateur, au moins 1 heure de temps de vol dans le cockpit du type d'aéronef approprié, dans les 12 moins précédant la demande ; et
(2) dans le cas des hélicoptères multipilotes, au moins 1000 heures de vol en tant que pilote hélicoptère, comprenant au moins 350 heures en tant que pilote d'hélicoptères multipilotes ;
(3) dans le cas des hélicoptères multimoteurs monopilote, au moins 500 heures de vol en tant que pilote hélicoptère, comprenant au moins 100 heures en tant que pilote d'hélicoptères multimoteurs monopilote;
(4) dans le cas des hélicoptères monomoteur monopilote, au moins 250 heures de vol en tant que pilote hélicoptère.

(f) Pour les SFI n'exerçant pas au sein d'un OFA doivent justifier d'un contrat les liant à la structure où ils exerceront les privilèges demandés.

2.8.3.7.4 SFI - Cours de formation

(a) Le cours de formation pour la SFI doit comprendre :
(1) Le contenu du FFS pour le cours de qualification de type correspondant ;
(2) le contenu du cours de formation TRI.

(b) Le candidat à une qualification SFI qui détient une qualification TRI pour le type correspondant sera entièrement crédité des exigences du présent paragraphe.

2.8.3.7.5 SFI - Prorogation et renouvellement

(a) Prorogation. Pour la prorogation d'une autorisation SFI, le candidat doit, dans la période de validité de l'autorisation, remplir au moins 2 des exigences suivantes :
(1) effectuer 50 heures en tant qu'instructeur ou examinateur sur des FSTD, dont au moins 15 heures doivent être accompli dans les 12 mois précédant la date d'expiration de la qualification ;
(2) suivre un séminaire de recyclage en tant que SFI dans un OFA ;
(3) réussir les sections pertinentes de l'évaluation de compétence conformément au 2.8.1.7 ;

(b) En plus, le candidat doit réussir à un contrôle de compétence pour la délivrance de qualification de type sur un FFS approprié chaque 12 mois calendaires au cours la validité de la qualification ;

(c) Renouvellement. Si la qualification a expiré, le candidat doit, :
(1) suivre la partie simulateur du cours de formation SFI ;
(2) remplir les exigences spécifiées aux points (a)(2) et (3).

2.8.3.8 Autorisation d'instructeur à la formation au travail en équipage (MCCI)

2.8.3.8.1 MCCI – Privilèges et conditions

(a) Les privilèges du titulaire d'une qualification d'instructeur à la formation au travail en équipage MCCI permettent de dispenser :
(1) la partie pratique du cours de la formation MCC lorsqu'elle n'est pas associée à la formation de qualification de type ; et
(2) dans le cas d'une qualification MCCI(A), la phase de formation « de base » du cours intégré MPL(A), sous réserve que l'instructeur MCCI détienne ou ait détenu une qualification FI(A) ou IRI(A).

2.8.3.8.2 Privilèges restreints

Les privilèges du titulaire d'une qualification MCCI doivent être restreintes aux FNPTII/III MCC, FTD 2/3 ou FS des types d'aéronefs sur lesquels le cours de formation MCCI est dispensé.

Les privilèges peuvent être étendus à d'autres FSTD représentant d'autres types de la même catégorie d'aéronefs lorsque le titulaire a réussi la formation pratique du cours MCCI sur ce type de FNPTII/III MCC, FTD 2/3 ou FFS.

2.8.3.8.3 MCCI - Conditions préalables

Tout candidat à une autorisation MCCI doit :

(a) être ou avoir été titulaire d'une licence de pilote professionnel (CPL), licence multi pilote (MPL), ou licence de pilote de ligne (ATPL) de la catégorie d'aéronef appropriée ;
(b) avoir au moins :
(1) dans le cas des avions, dirigeables et aéronefs à sustentation motorisée, 1500 heures de vol en tant que pilote en opérations avions multipilotes ;

(2) dans le cas des hélicoptères, 1000 heures d'expérience de vol en tant que pilote dans des opérations multipilotes, dont au moins 350 sur hélicoptères multipilotes.

2.8.3.8.4 MCCI - Cours de formation

(a) Le cours de formation pour la qualification d'instructeur MCCI doit comprendre, au moins :
  (1) 25 heures d'instruction d'enseignement et d'apprentissage ;
  (2) la formation technique relative au type de FSTD lorsque le candidat souhaite instruire ;
  (3) 3 heures d'instruction pratique, qui peuvent être des heures d'instruction ou de l'instruction MCC sur les types de FNPT II/III MCC, FTC2/3 ou FFS correspondant, sous la supervision d'un TRI, SFI ou MCCI désigné par l'organisme de formation à cet effet. Ces heures d'instruction sous supervision doivent comprendre l'évaluation de compétence du candidat comme décrit au paragraphe 2.8.1.1 (a).

(b) Les candidats détenant ou ayant détenu une qualification FI, TRI, IRI ou SFI doivent être entièrement accrédités des exigences de (a)(1).

2.8.3.8.5 MCCI - Prorogation et renouvellement

(a) Pour la prorogation de son autorisation MCCI, le titulaire doit avoir rempli les conditions du 2.8.3.8.3 (a)(b) sur les types correspondant de FNPTII/III, FTD2/3 ou FFS, dans les 12 mois précédant l'expiration de son autorisation.

(b) Renouvellement. Si l'autorisation est périmée, le candidat doit remplir les exigences de 2.8.3.8.3 (a) et (b) sur les types correspondant de FNPT II/III MCC, FTD 2/3 ou FFS.

2.8.3.9 Autorisation d'instructeur pour la formation sur entraîneur synthétique (STI)

2.8.3.9.1 Privilèges et conditions

(a) Les privilèges du titulaire d'une autorisation STI(A) permettent de dispenser l'instruction sur entraîneur synthétique dans la catégorie d'aéronef correspondant en vue de :
  (1) la délivrance d'une licence,
  (2) la délivrance, de la prorogation ou du renouvellement d'une qualification de vol aux instruments et d'une qualification de classe ou de type pour des avions monopilote, à l'exception des avions complexes haute performance monopilote.

(b) Privilèges supplémentaires pour l'autorisation STI(A). Les privilèges de l'autorisation d'instructeur STI doivent comprendre l'instruction de vol simulateur lors de la formation « habileté de pilotage essentielle » du cours intégré MPL.

2.8.3.9.2 Privilèges restreints

Les privilèges pour l'autorisation STI doivent être restreints aux FNPT II/IIII, FTD 2/3 ou FFS sur lesquels les cours de formation STI s'est effectué.

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

(1) a effectué la partie FFS du cours TRI sur le type correspondant ;

(2) réussi le contrôle de compétence pour la qualification de type spécifique sur un FFS du type correspondant, dans les 12 mois précédant la demande ;

(3) dispensé, lors d'un cours de qualification de type, au moins une session sur un simulateur de vol FSTD correspondant aux attributions du STI avec un minimum de 3 heures sur le type d'aéronef correspondant, sous la supervision d'un FIE.

2.8.3.9.3 STI - Conditions préalables

Tout candidat à une autorisation STI(A) doit :

(a) détenir ou avoir détenu dans les 3 ans précédant la demande, une licence de pilote et une qualification ou une autorisation d'instructeur correspondant à la formation qu'il est appelé à dispenser ;

(b) avoir effectué sur un FNPT le contrôle de compétence correspondant pour la qualification de classe ou de type, dans les 12 mois précédant la demande.
Un candidat à la qualification STI(A) souhaitant instruire uniquement sur des BITD, doit effectuer seulement les exercices appropriés pour le test d'aptitude pour la délivrance de la licence PPL(A) ;

(c) En plus, pour une qualification STI(H), avoir effectué au moins 1 heure de vol en tant qu'observateur dans le cockpit du type d'hélicoptère correspondant, dans les 12 moins précédant la demande.

2.8.3.9.4 Cours de formation

(a) Le cours de formation pour STI doit comprendre au moins 3 heures d'instruction au vol correspondant aux attributions du STI dans un FFS, FTD 2/3 ou FNPT II/III, sous la supervision d'un examinateur d'instructeur de vol (FIE). Ces heures d'instruction sous

supervision doivent comprendre l'évaluation de compétence du candidat comme décrit en 2.8.1.1 (a).

Les candidats à la qualification STI(A) souhaitant instruire sur uniquement sur BITD, doivent effectuer l'instruction sur un BITD.

(b) Pour les candidats à une qualification STI(H), le cours doit aussi comprendre la partie FFS du cours TRI correspondant.

2.8.3.9.5 STI - Prorogation et renouvellement

(a) Prorogation.

Pour la prorogation d'une autorisation STI, le candidat doit avoir, dans les 12 mois précédant l'expiration de l'autorisation :

(1) dispensé au moins 3 heures d'instruction sur un simulateur de vol FFS ou un FNPT II/III ou un BITD, d'un programme complet de formation pour le CPL, l'IR, le PPL ou pour une qualification de classe ou de type ; et

(2) réussi sur un FFS, FTD 2/3 ou FNPT II/III sur lequel l'instruction est habituellement menée, les sections correspondantes du contrôle de compétence conformément à l'Appendice 1 du paragraphe 2.1.3 du présent règlement, pour le type ou la classe d'aéronef correspondant.

(3) Pour un STI (A) instruisant uniquement sur des BITD, un contrôle de compétence comprendre seulement les exercices appropriés pour le test d'aptitude pour la délivrance d'une licence PPL(A).

(b) Renouvellement. Si l'autorisation est périmée, le candidat doit :

(1) avoir reçu une formation de recyclage en tant que STI dans un organisme de formation approuvée.

(2) réussir sur un FFS, FTD 2/3 ou FNPT II/III sur lequel l'instruction habituelle est dispensée, les sections correspondantes du contrôle de compétence conformément à l'Appendice au 2.1.3 du présent règlement pour la classe ou le type d'aéronef approprié.
Pour un STI(A) dispensant uniquement sur des BITD, un contrôle de compétence comprendre seulement les exercices appropriés pour le test d'aptitude pour la délivrance d'une licence PPL(A).

(3) dispensé lors d'un programme complet de formation pour le CPL, l'IR, PPL ou pour une qualification de classe ou de type, au moins trois heures d'instruction sous la supervision d'un FI, CRI(A), IRI, TRI nommé par l'organisme de

formation à cet effet. Une heure au moins d'instruction doit s'effectuer sous la supervision et à la satisfaction d'un FIE(A) nommé à cet effet par l'Autorité.

2.8.3.10 Qualification d'instructeur Montagne (MI)

2.8.3.10.1 MI- Privilèges et conditions

Les privilèges d'une qualification MI permettent de dispenser l'instruction pour la délivrance de la qualification montagne.

2.8.3.10.2 MI- Conditions préalables

Un candidat à une qualification MI doit :

(a) détenir une qualification FI, CRI ou TRI, avec les privilèges pour les avions monopilote ;

(b) détenir une qualification montagne.

2.8.3.10.3 MI- Cours de formation

(a) Le cours de formation pour la qualification MI doit comprendre l'évaluation de compétence du candidat comme décrit en 2.8.1.1 ;

(b) Avant d'effectuer la formation, les candidats doivent avoir réussi un test de vol de pré-entrée avec un MI détenant une qualification FI pour évaluer leur expérience et habileté à entreprendre le cours de formation.

2.8.3.10.4 MI- Validité de la qualification

La qualification MI est valide aussi longtemps que la qualification FI, TRI ou CRI est valide.

2.8.3.11 Qualification d'instructeur de test en vol (FTI)

2.8.3.11.1 FTI- Privilèges et conditions

(a) Les privilèges d'un instructeur de test en vol (FTI) permettent d'instruire, dans les catégories d'aéronefs appropriées, pour :
(1) la délivrance de catégories 1 ou 2 des qualifications de test en vol ;

(2) la délivrance d'une qualification FTI, dans la catégorie correspondante de qualification de test en vol, à condition que l'instructeur ait au moins 2 ans d'expérience d'instruction pour la délivrance des qualifications de test en vol.

(b) Les privilèges d'un FTI détenant une catégorie 1 de qualification de test en vol comprenne les dispositions d'instruire aussi sur des qualifications de test en vol de catégorie 2.

2.8.3.11.2 FTI- Conditions préalables

Un candidat à une qualification FTI doit :

(a) détenir une qualification de test en vol délivrée conformément au paragraphe 2.1.5.17.5

(b) avoir effectué au moins 200 heures de tests en vol de catégorie 1 ou 2.

2.8.3.11.3 FTI- Cours de formation

(a) Le cours de formation pour la qualification FTI doit comprendre, au moins :
(1) 25 heures d'enseignement et d'apprentissage ;
(2) 10 heures de formation technique, comprenant la révision de connaissances technique, la préparation des plans de leçon et le développement des aptitudes pédagogiques en salle de classe ou au simulateur ;
(3) 5 heures d'instruction pratique sous la supervision d'un FTI qualifié conformément au 2.8.3.11.1. Ces heures d'instruction doivent comprendre l'évaluation de compétence du candidat comme décrit en 2.8.1.1.

(b) Crédit
(1) Les candidats détenant ou ayant détenu une qualification FTI doivent être entièrement crédités des exigences de (a)(1).

(2) En plus, les candidats détenant ou ayant détenu une qualification FI ou TRI dans les catégories d'aéronef correspondantes doivent être entièrement crédités des exigences de (a)(2).

2.8.3.11.4 FTI- Prorogation et renouvellement

(a) Prorogation. Pour la prorogation d'une qualification FTI, le candidat doit, pendant la période de validité de la qualification, remplir 1 des exigences suivantes :

(1) effectuer au moins :

(i) 50 heures de tests en vol, dont au moins 15 heures doivent être pendant les 12 mois précédant la date d'expiration de la qualification FTI ; et

(ii) 5 heures d'instruction de test en vol dans les 12 mois précédant la date d'expiration de la qualification d'instructeur ;

ou

(2) recevoir une formation de recyclage en tant que FTI dans un organisme de formation approuvée. La formation de recyclage doit être basée l'élément de l'instruction pratique du cours de formation de la qualification FTI, conformément à 2.8.3.11.3 (a)(3) et comprenant au moins 1 instruction en vol sous la supervision d'un FTI qualifié conformément à 2.8.3.11.1 (b).

(b) Renouvellement. Si la qualification est périmée, le candidat doit recevoir une formation de recyclage en tant que FTI dans un organisme de formation approuvée. Cette formation de recyclage doit être conforme au moins avec les exigences de 2.8.3.11.3 (a)(3).

2.8.4 Conditions de délivrance d'une qualification d'instructeur au sol

(a) Age

Le demandeur d'une qualification d'instructeur au sol n'a pas moins de 18 ans.

(b) Connaissances

(1) Effectuer une formation homologuée par l'Autorité et réussir un test des connaissances dans les domaines aéronautiques appropriés à la catégorie d'aéronef, pour la licence et les qualifications.

(2) Répondre aux exigences relatives aux principes fondamentaux de l'instruction notamment :

(i) techniques de pédagogie appliquée ;

(ii) évaluation des résultats des élèves dans les sujets faisant l'objet d'une instruction au sol ;

(iii) le processus d'acquisition de connaissances ;

(iv) les éléments d'un enseignement efficace ;

(v) l'évaluation et les tests des élèves, les philosophies de la formation ;

(vi) l'élaboration de programmes de formation ;

(vii) la planification des leçons ;

(viii) les techniques pédagogiques en salle de classe ;

(ix) l'utilisation des aides à la formation, dont les simulateurs d'entraînement au vol, selon le cas ;
(x) l'analyse et la correction des erreurs commises par les élèves ;
(xi) la performance humaine pertinente à l'instruction de pilotage ;
(xii) les dangers de la simulation de défaillances et mauvais fonctionnements de systèmes dans l'aéronef ; et
(xiii) les principes de la gestion des menaces et des erreurs.

Les postulants suivants ne sont pas tenus de se conformer au paragraphe 2.8.4 (b) (2) :

(i) le titulaire d'une qualification ou autorisation d'instructeur délivrée conformément au présent règlement ;
(ii) le titulaire d'un certificat d'enseignant en vigueur délivré par une autorité nationale ou locale, qui autorise la personne à enseigner au niveau secondaire ou supérieur ; et
(iii) une personne faisant la preuve qu'elle possède un niveau d'expérience équivalent, acceptable pour l'Autorité.

(c) Privilèges

Le titulaire d'une qualification d'instructeur au sol peut exercer les privilèges correspondant à la licence et aux qualifications détenues.

(1) Le détenteur d'une qualification d'instructeur au sol est autorisée à :
(i). assurer une formation au sol dans les domaines de connaissances aéronautiques requises pour la délivrance d'un brevet ou d'une licence de pilote ;
(ii). assurer une formation au sol requise pour un vol de recyclage de pilote ;
(iii). fournir une recommandation pour un test de connaissances requis pour la délivrance d'un brevet ou d'une licence de pilote ;
(iv). assurer une formation au sol dans les domaines de connaissances requises pour la délivrance d'une qualification aux instruments ;
(v). assurer la formation requise pour une vérification des aptitudes aux instruments ; et
(vi). fournir une recommandation pour un test des connaissances requis pour la délivrance d'une qualification aux instruments.

(2) Le détenteur d'une qualification d'instructeur au sol est autorisé, dans les limites de cette qualification, à certifier le carnet de vol ou autre dossier de formation d'une personne à laquelle il a assuré une formation ou fourni une recommandation.

(3) Validité. Une qualification d'instructeur au sol est valide pendant trois (03) années.

(4) Prorogation. Le postulant à une prorogation de qualification d'instructeur au sol doit remplir deux des trois conditions suivantes :

(i) effectuer au moins 50 heures d'instruction pendant la période de validité de la qualification d'instructeur au sol dans les 12 mois précédant la date d'expiration de la qualification.

(ii) assister à une formation de recyclage d'instructeur de sol approuvée par l'Autorité, durant la période de validité de la qualification.

(iii) effectuer une instruction sous supervision d'un instructeur désigné par l'autorité, certifiant que le postulant a fait preuve d'une compétence satisfaisante en ce qui concerne les normes prescrites dans la présente partie pour la licence et la qualification.

Le titulaire d'une qualification d'instructeur au sol doit, au moins une fois sur deux, pour la prorogation de sa qualification, effectuer de façon satisfaisante une instruction sous supervision d'un instructeur désigné par l'autorité.

(5) Renouvellement. Si la qualification d'un instructeur au sol a expiré, le postulant doit suivre un stage de perfectionnement acceptable pour l'Autorité comprenant une instruction sous supervision d'un instructeur désigné par l'autorité, certifiant que le postulant a fait preuve d'une compétence satisfaisante en ce qui concerne les normes prescrites dans la présente partie pour la licence et la qualification.

2.8.5 Autorisations d'examinateurs de pilotes en charge des épreuves en vol

2.8.5.1 Exigences communes

2.8.5.1.1 Conditions générales et spécifiques

(a) Conditions générales : Les titulaires d'une autorisation examinateurs doivent :

(1) être titulaires d'une licence et d'une qualification accordant des privilèges au moins équivalents à la licence ou à la qualification pour laquelle ils sont autorisés à faire passer les épreuves théorique, pratiques d'aptitude, les contrôles de compétence ou évaluation de compétence, et sauf dispositions contraires, les privilèges d'instruire en vue de l'obtention ou du maintien de ces licences et qualifications.

(2) posséder les qualifications requises pour agir en tant que commandant de bord sur l'aéronef utilisé lors d'une épreuve pratique d'aptitude, d'un contrôle de compétence ou évaluation de compétence, sauf dispositions contraires.

(b) Conditions spéciales

(1) Dans le cas d'introduction de nouveaux aéronefs dans l'Etat ou dans la flotte d'un exploitant, lorsqu'il n'existe pas d'examinateurs qualifiés disponibles, des

examinateurs/pilotes inspecteurs qui ne sont pas titulaires des qualifications d'instructeur, de type ou de classe requises peuvent spécialement être autorisés par l'Autorité pour conduire des épreuves d'aptitude et des contrôles de compétence nécessaires. La validité de cette autorisation spéciale ne peut, en aucun cas, excéder 1 an.

(2) Le titulaire d'une autorisation délivrée selon les dispositions de (b) (1) qui désire obtenir une autorisation d'examinateur doit remplir les prérequis et les conditions de prorogation établies pour cette catégorie d'examinateur.

2.8.5.1.2 Limitations de privilèges

Un examinateur ne doit pas diriger :

(a) les examens théoriques, pratiques d'aptitude ou évaluation de compétence des candidats pour la délivrance de la licence, qualification ou autorisation :
  (1) lorsqu'il a dispensé plus de 25% de la formation requise pour la préparation à l'examen pratique (skill-test) ou à l'évaluation de compétences du candidat pour l'épreuve concernée ; ou
  (2) lorsqu'il est à l'origine d'une recommandation pour l'examen pratique d'aptitude conformément au paragraphe 1.2.10.4 ; ou
  (3) pour une 2ème présentation à l'examen pour lequel il a prononcé l'ajournement du candidat sauf avec l'accord de celui-ci.

(b) les épreuves théoriques, pratiques d'aptitude, les contrôles de compétence ou les évaluations de compétence, lorsqu'ils sentent que leur objectivité peut être affectée.

(c) Les titulaires d'une autorisation d'examinateur ne pourront faire passer des examens théoriques, pratiques, des contrôles de compétences ou des évaluations de compétences à un candidat qui dépend d'une autorité compétente autre que celle qui a délivré l'autorisation de l'examinateur, sauf :
  (1) s'ils ont informé l'autorité compétente 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'examinateurs ;
  (2) s'ils ont reçu des informations de la part de l'autorité compétente dont dépend le candidat

2.8.5.1.3 Conditions préalables à l'autorisation d'examinateur

Tout postulant à une autorisation d'examinateur doit :

(a) démontrer des connaissances pertinentes, les antécédents et expériences appropriées correspondant aux privilèges d'un examinateur ;

(b) démontrer qu'il n'a pas été l'objet de sanctions, incluant la suspension, la limitation ou la révocation d'une de ses licences, qualifications ou autorisations délivrées conformément au présent règlement, pour non-conformité avec la règlementation de base et ses règles de mise en œuvre au cours des 3 dernières années ;

(c) détenir ou avoir détenue une qualification d'instructeur.

2.8.5.1.4 Cours de standardisation des examinateurs

(a) Les postulants à une autorisation d'examinateur doivent suivre un cours de standardisation qui comprend :

(i) une formation théorique dispensée par l'ANAC ;

(ii) une formation pratique réalisée par un FE, CRE, SFE ou TRE désigné par l'ANAC et supervisé par un inspecteur en vol, le cas échéant.

(b) La formation théorique s'étale sur au moins une journée et le contenu global porte sur les procédures administratives nationales, les exigences en termes de protection des données personnelles, de responsabilité, d'assurances contre les accidents et de redevances. Une évaluation écrite sanctionne la fin de la formation théorique.

(c) La formation pratique qui, dans le cas des aéronefs MP pour lesquels des FFS sont utilisés pour les formations/contrôles, comporte un minimum de 4 séances de simulateur (d'une durée minimale de 90 min) au cours desquelles le candidat est TRE/SFE stagiaire sous supervision d'un formateur (TRE/SFE) sur des épreuves pratiques fictives (« role-play »). Chacune des séances doit inclure :

- un exercice de briefing approprié ;
- la conduite de l'épreuve pratique ;
- l'évaluation de l'équipage fictif ;
- un exercice de débriefing approprié ;
- des exercices de saisie administrative des épreuves.

Les séances d'instructions sont enregistrées par le TRE/SFE qui soumettra un rapport d'instruction à l'ANAC au terme des séances de simulateur.

(d) La formation pratique dans le cas des aéronefs pour lesquels aucun FFS n'est utilisé pour les formations/contrôles, comporte un minimum de 4 séances sur avion (d'une durée minimale de 60 min) au cours desquelles le candidat est FE/CRE stagiaire sous supervision d'un formateur (FE/CRE) sur des épreuves pratiques fictives (« role-play »). Chacune des séances doit inclure :

- un exercice de briefing approprié ;
- la conduite de l'épreuve pratique ;
- l'évaluation de l'équipage fictif ;
- un exercice de débriefing approprié ;
- des exercices de saisie administrative des épreuves.

Les séances d'instructions sont enregistrées par le FE/CRE qui soumettra un rapport d'instruction à l'ANAC au terme des séances de simulateur.

2.8.5.1.5 Évaluation des compétences des examinateurs

Les candidats à une autorisation d'examinateur devront faire la preuve de leur compétence à un inspecteur de l'ANAC ou à un examinateur expérimenté ayant reçu de l'ANAC 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'examinateur, 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.

Une attestation de standardisation est délivrée au postulant au titre d'examinateur au terme de l'évaluation de ces compétences par l'ANAC conformément aux dispositions en vigueur.

2.8.5.1.6 Examinateurs – Validité, prorogation, renouvellement des autorisations d'examinateurs

(a) Validité. Une autorisation d'examinateur a une validité de 36 mois calendaire.

(b) prorogation. Une autorisation d'examinateur sera prorogée lorsque le titulaire aura, pendant la période de validité de l'autorisation :

(1) conduit au moins 2 épreuves pratiques, contrôles de compétences ou évaluations de compétences chaque année ;

(2) participé à une formation théorique d'examinateur organisé par l'ANAC, au cours de la dernière année de la période de validité de son autorisation ;

(3) effectué l'une des épreuves pratiques ou l'un des contrôles de compétences énoncé au point (b) (1) au cours de la dernière année de validité, sous la supervision d'un inspecteur de l'autorité ou d'un examinateur expérimenté désigné par celle-ci ;

(4) lorsque le candidat à la prorogation est détenteur de privilèges pour plus d'une catégorie d'examinateur, une prorogation combinée de tous les privilèges d'examinateur peut être obtenue lorsque le candidat satisfait aux exigences des points (b) (1) et (2) et du paragraphe 2.8.5.1.5 pour l'une des catégories d'autorisation d'examinateur qu'il détient, en accord avec l'autorité compétente. Toutefois l'autorité peut exiger des conditions complémentaires.

(c) Renouvellement. Si l'autorisation est arrivée à expiration, les candidats devront satisfaire aux exigences des paragraphes 2.8.5.1.4 et 2.8.5.1.5 avant de pouvoir reprendre l'exercice desdits privilèges.

(d) Une autorisation d'examinateur n'est prorogée ou renouvelée que si le candidat démontre une conformité constante avec les exigences des paragraphes 2.8.5.1.3 et 2.8.5.1.7.

2.8.5.1.7 Conduite des examens pratiques, contrôle des compétences et évaluations de compétence

(a) Lors des épreuves pratiques d'aptitude, de contrôles de compétence ou évaluations de compétences les examinateurs doivent :

(1) s'assurer que la communication avec le demandeur peut être établi sans barrières linguistiques ;

(2) vérifier que le postulant se conforme à toutes les conditions de qualifications, formation et expériences établies par le présent règlement pour la délivrance, prorogation ou renouvellement de la licence, qualification ou certificat pour lequel l'examen pratique d'aptitude, contrôle de compétence évaluation de compétence est effectué ;

(3) porter à la connaissance des postulants les conséquences de fournir des informations incomplètes, inexactes ou fausses liées à leur formation et l'expérience de vol.

(b) Après l'achèvement de l'épreuve pratique d'aptitude ou de contrôles de compétence, l'examinateur doit :

(1) informer le postulant du résultat de l'examen. Dans d'une réussite partielle ou d'un échec l'examinateur doit informer le candidat qu'il ne doit pas exercer les privilèges de la qualification jusqu'à l'obtention d'une réussite totale. L'examinateur doit détailler les conditions de formation future et expliquer les droits d'appel du candidat.

(2) Dans le cas d'une réussite à un contrôle de compétence ou à une évaluation de compétence pour la prorogation ou le renouvellement, endosser la licence ou l'autorisation du candidat avec la nouvelle date d'expiration de la qualification ou de l'autorisation, si spécialement autorisé à cet effet par l'autorité compétente responsable de la licence du candidat ;

(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 compétente responsable de la licence du candidat, ainsi qu'à l'autorité compétente qui avait délivré l'autorisation d'examinateur. Ce rapport devra inclure :

(i) une déclaration attestant que l'examinateur a reçu du candidat des informations concernant son expérience et l'instruction suivie, et qu'il a constaté que lesdites expériences et instruction satisfont aux exigences applicables de la présente partie ;

(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'examinateur indiquera les raisons de cette appréciation;

(iii) le résultat de l'examen, du contrôle et de l'évaluation de compétences.

(c) Les examinateurs devront conserver pendant 5 ans des dossiers reprenant le détail de tous les examens pratiques, contrôles de compétences et évaluations de compétences effectuées, ainsi que leurs résultats.

(d) Sur demande de l'ANAC, les examinateurs devront soumettre tous leurs dossiers et rapports, ainsi que toute autre information, si requis dans le cadre d'éventuelles activités de surveillance.

2.8.5.2 Examinateurs de vol -FE

2.8.5.2.1 FE - Conditions/Privilèges

(a) FE(A). Les privilèges d'un examinateur FE pour les avions permettent de 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'examinateur ait effectué au moins 1 000 heures de vol en tant que pilote sur avion ou TMG, 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 monopilote, pour autant que l'examinateur ait effectué au moins 2 000 heures de vol en tant que pilote sur avion ou TMG, dont au moins 250 heures d'instruction au vol ;

(3) des examens pratiques pour la délivrance de la qualification de vol en montagne, pour autant que l'examinateur ait effectué au moins 500 heures de vol en tant que pilote sur avion ou TMG, incluant au moins 500 décollages et atterrissages en instruction au vol pour la qualification de vol en montagne.

(b) FE(H). Les privilèges d'un examinateur FE pour les hélicoptères sont de 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 monopilote monomoteurs intégrées à une PPL(H), pour autant que l'examinateur ait accompli 1 000 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 monopilote monomoteurs intégrées à une CPL(H), pour autant que l'examinateur ait accompli 2 000 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 monopilote multimoteurs intégrés à une PPL(H) ou une CPL(H), pour autant que l'examinateur 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) ;

2.8.5.2.2 Conditions préalable- FE

Un candidat à une autorisation FE devra être titulaire d'une qualification FI dans la catégorie appropriée d'aéronef avec les privilèges pour les types demandés.

Le candidat doit remplir les conditions définis au § 2.8.5.2.1.

2.8.5.3 Examinateurs de qualification de type (TRE)

2.8.5.3.1 TRE - Conditions/Privilèges

(a) TRE(A) et TRE(PL). Les privilèges d'un TRE pour avions ou aéronefs à sustentation motorisée permettent de conduire :

(1) des examens pratiques pour la délivrance initiale de qualifications de type pour des avions ou des aéronefs à sustentation motorisée, selon le cas ;

(2) des contrôles de compétences pour la prorogation ou le renouvellement de qualifications de type et d'IR ;

(3) des examens pratiques pour la délivrance d'une ATPL(A) ;

(4) des examens pratiques pour la délivrance d'une MPL, pour autant que l'examinateur ait satisfait à l'exigence du paragraphe 2.8.3.1;

(5) 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'examinateur ait à son actif au moins 3 ans en tant que TRE.

(b) TRE(H). Les privilèges d'un TRE(H) permettent de 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 examens pratiques pour la délivrance d'une ATPL(H);

(4) des évaluations de compétences pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement d'une qualification TRI(H) ou SFI(H), pour autant que l'examinateur ait à son actif au moins 3 ans en tant que TRE.

2.8.5.3.2 Conditions préalable- TRE

(a) TRE(A) et TRE(PL). Les candidats à une autorisation TRE pour avions et aéronefs à sustentation motorisée devront :

(1) dans le cas d'avions multipilotes ou d'aéronefs à sustentation motorisée, 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 PIC ;

(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 PIC ;

(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.

(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 monopilote 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 1 500 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 1 000 heures de vol en tant que pilotes sur hélicoptères, dont au moins 500 heures en tant que PIC ;

(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 PIC ;

(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 exploitations multipilotes sur ledit type ;

(7) dans le cas de candidats à une première autorisation TRE multipilote multimoteur, l'exigence de 1 500 heures de vol d'expérience sur des hélicoptères multipilotes, requise du point (b) (3), peut être réputée satisfaite s'ils ont accompli les 500 heures de vol en tant que PIC sur un hélicoptère multipilote du même type.

2.8.5.4 Examinateurs de qualification de classe Avion (CRE)

2.8.5.4.1 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 2.8.4.5.2 (a).

2.8.5.4.2 Conditions préalable- CRE

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) au minimum 50 heures d'instruction de vol.

2.8.5.5 Examinateurs de qualification de vol aux instruments IRE

2.8.5.5.1 IRE –Privilèges

Les privilèges du titulaire d'une autorisation IRE permettent de conduire l'épreuve pratique d'aptitude en vue de la délivrance de la qualification de vol aux instruments (IR) et des contrôles de compétence en vue de la prorogation ou du renouvellement de l'IR.

2.8.5.5.2 Conditions préalables - IRE

(a) IRE(A). Les candidats à une autorisation IRE pour avions devront 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 devront 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.

(c) IRE(As). Les candidats à une autorisation IRE pour dirigeables devront être titulaires d'une IRI(As) et avoir accompli :
- (1) 500 heures de vol en tant que pilotes sur dirigeables et
- (2) 100 heures de vol aux instruments sur dirigeables dont 50 heures en tant qu'instructeurs.

2.8.5.6 Examinateurs sur entraîneur synthétique de vol SFE

2.8.5.6.1 SFE- Conditions/Privilèges

(a) SFE(A) et SFE(PL). Les privilèges d'un SFE pour avions ou aéronefs à sustentation motorisée 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 ou d'aéronefs à sustentation motorisée, selon le cas ;
- (2) des contrôles de compétences pour la prorogation ou le renouvellement d'IR, pour autant que le SFE satisfasse aux exigences du paragraphe 2.8.4.5.2 pour la catégorie applicable d'aéronef ;
- (3) des examens pratiques pour la délivrance d'une ATPL(A) ;
- (4) des examens pratiques pour la délivrance d'une MPL, pour autant que l'examinateur satisfasse aux exigences du paragraphe 2.8.3.1;
- (5) 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'examinateur 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 paragraphe 2.8.4.5.2 (b) ;

(3) des examens pratiques pour la délivrance d'une ATPL(H) ;

(4) 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'examinateur ait à son actif au moins 3 ans en tant que SFE.

2.8.5.6.2 Conditions préalables - SFE

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

(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 1 500 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 devront :

(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 1 000 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.

2.8.5.7 Examinateur d'instructeur de vol FIE

2.8.5.7.1 FIE – Conditions/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 monopilote, 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 monopilote, pour autant qu'il soit titulaire de la qualification d'instructeur pertinente.

(c) FIE (As), (S), (B). Les privilèges d'un FIE sur planeurs, motoplaneurs, ballons et dirigeables consistent à conduire des évaluations de compétences pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement de qualifications d'instructeur sur la catégorie applicable d'aéronef, pour autant qu'il soit titulaire de la qualification d'instructeur pertinente.

2.8.5.7.2 Conditions préalables - FIE

(a) FIE(A). Les candidats à une autorisation FIE pour avions devront :
- (1) être titulaires de la qualification d'instructeur pertinente, selon le cas ;
- (2) avoir à leur actif 2 000 heures de vol en tant que pilotes sur avions ou TMG 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 devront :
- (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 ;

(c) FIE(As). Les candidats à une autorisation FIE pour dirigeables devront :
- (1) avoir à leur actif 500 heures de vol en tant que pilotes sur dirigeables ;
- (2) avoir dispensé une instruction d'au moins 20 heures de vol, à des candidats à une qualification FI(As);
- (3) être titulaires de la qualification d'instructeur pertinente.

(d) FIE(S). Les candidats à une autorisation FIE pour planeurs devront :
- (1) être titulaires de la qualification d'instructeur pertinente ;
- (2) avoir à leur actif 500 heures de vol en tant que pilotes sur planeurs ou motoplaneurs et
- (3) avoir dispensé :
  - (i) pour les candidats qui souhaitent conduire des évaluations de compétences sur TMG, une instruction de 10 heures ou 30 décollages dans des TMG à des candidats à une qualification d'instructeur ;
  - (ii) dans tous les autres cas, avoir dispensé une instruction de 10 heures ou 30 lancements à des candidats à une qualification d'instructeur.

(e) FIE(B). Les candidats à une autorisation FIE pour ballons devront :
(1) être titulaires de la qualification d'instructeur pertinente.
(2) avoir à leur actif 350 heures de vol en tant que pilotes de ballons ;
(3) avoir dispensé une instruction d'au moins 10 heures à des candidats à une qualification d'instructeur.

2.9 Licence de pilote de planeur

2.9.1 Conditions de délivrance de la licence

2.9.1.1 Age : Le candidat à une licence de pilote de planeur doit être âgé de 16 ans révolus.

2.9.1.2 Connaissances

2.9.1.2.1 Le candidat à une licence de pilote de planeur 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.

(a) Droit aérien
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 ;
(b) Connaissance générale des aéronefs :
(i) principes de fonctionnement des systèmes et instruments des planeurs ;
(ii) limites d'emploi des planeurs ; renseignements opérationnels pertinents du manuel de vol ou d'un autre document approprié ;
(c) Préparation du vol, performances et chargement :
(i) effets du chargement et de la répartition de la masse sur les caractéristiques de vol ; considérations de masse et de centrage ;
(ii) emploi et application pratique des données de performances, notamment au décollage et à l'atterrissage ;
(iii) 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 ;
(d) Performances humaines
Performances humaines applicables au pilote de planeur, y compris les principes de la gestion des menaces et des erreurs ;
(e) Météorologie
Application de la météorologie aéronautique élémentaire ; utilisation et

procédures d'obtention des renseignements météorologiques ; altimétrie ;

(f) Navigation
Aspects pratiques de la navigation aérienne et techniques de navigation à l'estime ; emploi des cartes aéronautiques ;

(g) Procédures opérationnelles
(i) emploi de la documentation aéronautique telle que les publications d'information aéronautique (AIP), les NOTAM et les codes et abréviations aéronautiques ;
(ii) différentes méthodes de lancement et procédures connexes ;
(iii) 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 ;

(h) Principes du vol
Principes du vol appliqués aux planeurs.

2.9.1.2.2 Le candidat à une licence de pilote de planeur doit avoir prouvé 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

(a) 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.
(1) Lorsque le candidat a acquis une expérience de vol comme pilote d'avions, la Sous-Direction des Licences et de la Formation du Personnel Aéronautique 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(a).

(b) Le candidat doit avoir acquis, sous supervision appropriée, une expérience opérationnelle sur planeurs dans les domaines suivants au moins :
(1) préparation du vol, notamment montage et inspection du planeur ;
(2) techniques et procédures correspondant à la méthode de lancement employée, notamment limites de vitesse anémométrique, procédures d'urgence et signaux ;
(3) vol en circuit, précautions à prendre et procédures à appliquer pour éviter les collisions ;
(4) pilotage du planeur à l'aide des repères visuels extérieurs ;

(5) vol dans tout le domaine de vol ;
(6) reconnaissance du décrochage et du virage engagé ou de l'amorce de décrochage et de virage engagé, et manœuvres de rétablissement ;
(7) décollages, approches et atterrissages normaux et par vent traversier
(8) vol sur campagne comportant l'utilisation des repères visuels et de la navigation à l'estime ;
(9) 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(b) 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 Age

Le candidat à une licence de pilote de ballon libre doit être âgé de 16 ans révolus.

2.10.1.2 Connaissances

(a) Le candidat à une licence de pilote de ballon libre 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 :

(a) Droit aérien
  (i) 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 ;

(b) Connaissance générale des aéronefs
  (i) principes d'utilisation des systèmes et instruments des ballons libres ;
  (ii) limites d'emploi des ballons libres ; renseignements opérationnels pertinents du manuel de vol ou d'un autre document approprié ;
  (iii) propriétés physiques et application pratique des gaz utilisés dans les ballons libres ;

(c) Préparation du vol, performances et chargement
  (i) effets du chargement sur les caractéristiques de vol ; calculs de masse ;
  (ii) emploi et application pratique des données de performances, notamment au décollage et à l'atterrissage, y compris l'effet de la température ;
  (iii) 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 ;

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

(e) Météorologie
application de la météorologie aéronautique élémentaire ; utilisation et procédures d'obtention des renseignements météorologiques ; altimétrie ;

(f) Navigation
aspects pratiques de la navigation aérienne et techniques de navigation à l'estime ; emploi des cartes aéronautiques ;

(g) Procédures opérationnelles
  (i) emploi de la documentation aéronautique telle que les publications

d'information aéronautique (AIP), les NOTAM et les codes et abréviations aéronautiques ;

(ii) 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 ;

(h) Principes du vol ; principes du vol appliqués aux ballons libres.

2.10.1.2.2 Le candidat doit avoir prouvé qu'il connaît, à un niveau correspondant aux privilèges du titulaire de la licence de pilote de ballon libre, 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.

2.10.1.3 Expérience

2.10.1.3.1 Le candidat à une licence de pilote de ballon libre doit avoir accompli au moins 16 heures de vol en qualité de pilote de ballon libre, qui comprendront 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, gréement, 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 à une licence de pilote de ballon libre 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 à une licence de pilote de ballon libre 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 à une licence de pilote de ballon libre 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.

2.11 Licence de pilote d'Ultra Leger Motorisé (ULM)

2.11.1 Elève pilote d'ULM

(a) Pour obtenir une carte d'élève pilote d'ULM, le candidat doit :
  (i) avoir un justificatif d'une inscription dans un organisme de formation agréé par l'ANAC ;
  (ii) détenir une attestation médicale de classe 2 valide ;

(b) Un élève pilote ne doit effectuer des vols en solo que sous la supervision ou avec l'autorisation d'un instructeur de vol d'ULM habilité.

(c) Un élève pilote ne doit voler en solo sur un ULM en vol international que si une entente spéciale ou générale existe à cet effet entre la Côte d'Ivoire et les Etats intéressés.

(d) Au moment de son premier vol solo, l'élève pilote d'ULM doit être âgé de 16 ans révolus.

2.11.2 Conditions de délivrance de la licence de pilote d'ULM

2.11.2.1 Age

Le candidat à une licence de pilote d'ULM doit être âgé de 17 ans révolus.

2.11.2.2 Connaissances

(a) La licence de pilote d'ULM ne peut être délivrée qu'aux candidats titulaires du brevet de pilote d'ULM. Ledit brevet est obtenu conformément à l'appendice au paragraphe 2.11. Le candidat à une licence de pilote d'ULM doit avoir prouvé qu'il connaît au moins les sujets suivants, à un niveau correspondant aux privilèges du titulaire de la licence de pilote d'ULM :

(1) Droit aérien
Réglementation applicable au titulaire de la licence de pilote d'ULM ; règles de l'air ; méthodes et procédures appropriées des services de la circulation aérienne et les exigences en vue de la délivrance des licences applicable aux ULM ;

(2) Connaissance générale des aéronefs
- (i) principes de fonctionnement des systèmes et instruments des ULM ;
- (ii) limites d'emploi des ULM ; renseignements opérationnels pertinents du manuel de vol ou d'un autre document approprié ;

(3) Préparation du vol, performances et chargement
- (i) effets du chargement et de la répartition de la masse sur les caractéristiques de vol ; considérations de masse et de centrage ;
- (ii) emploi et application pratique des données de performances, notamment au décollage et à l'atterrissage ;
- (iii) 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 ;

(4) Performances humaines
performances humaines applicables au pilote d'ULM, y compris les principes de la gestion des menaces et des erreurs ;

(5) Météorologie

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

(6) Navigation
aspects pratiques de la navigation aérienne et techniques de navigation à l'estimé ; emploi des cartes aéronautiques ;

(7) Procédures opérationnelles

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

(ii) 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 ;

(8) Principes du vol
principes du vol appliqués aux ULM.

(b) Le candidat doit avoir prouvé qu'il connaît, à un niveau correspondant aux privilèges du titulaire de la licence de pilote d'ULM, 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.

2.11.2.3 Expérience

(a) Le candidat à une licence de pilote d'ULM doit avoir accompli au moins 10 heures de vol en qualité de pilote d'ULM, dont un minimum de 5 heures en double commande et 2 heures en solo.

(1) Lorsque le candidat à une licence de pilote d'ULM a acquis une expérience de vol comme pilote d'avions, la Sous-Direction des Licences et de la Formation du Personnel Aéronautique 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. 11.2.3 (a).

(b) Le candidat à une licence de pilote d'ULM doit avoir acquis, sous supervision appropriée, une expérience opérationnelle sur ULM dans les domaines suivants au moins :

(1) préparation du vol, notamment montage et inspection de l'ULM ;

(2) techniques et procédures correspondant aux indications constructeur, notamment limites de vitesse anémométrique, procédures d'urgence et signaux ;

(3) vol en circuit, précautions à prendre et procédures à appliquer pour éviter les collisions ;

(4) pilotage du ULM à l'aide des repères visuels extérieurs ;

(5) vol dans tous les domaines de vol ;
(6) reconnaissance du décrochage et du virage engagé ou de l'amorce de décrochage et de virage engagé, et manœuvres de rétablissement ;
(7) décollages, approches et atterrissages normaux et par vent traversier ;
(8) vol en campagne comportant l'utilisation des repères visuels et de la navigation à l'estime ;
(9) procédures d'urgence.

2.11.2.4 Habileté

Le candidat à une licence de pilote d'ULM doit avoir prouvé qu'il est capable, en qualité de pilote commandant de bord d'un ULM d'appliquer les procédures et d'exécuter les manœuvres indiquées au § 2.11.2.3(b) avec un degré de compétence correspondant aux privilèges du titulaire de la licence de pilote d'ULM, ainsi que :

(a) de reconnaître et de gérer les menaces et les erreurs ;
(b) de respecter les limites d'emploi de l'ULM ;
(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'ULM, de telle manière que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre est assurée.

2.11.2.5 Aptitude physique et mentale

Le candidat à une licence de pilote d'ULM doit détenir un certificat d'aptitude physique et mentale de classe 2 en cours de validité.

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

(a) Sous réserve des conditions spécifiées aux § 1.2.5, 1.2.6 et 2.1, La licence de pilote d'ULM permet à son titulaire de piloter seul à bord des ULM de la classe dont il possède la qualification et une expérience opérationnelle de la méthode de lancement employée.

(b) En cas de transport de passagers, Le titulaire de la licence doit détenir pour la classe considérée, l'autorisation correspondante et doit avoir accompli un minimum de 10 heures de vol en qualité de pilote d'ULM.

(c)

Le travail aérien en ULM doit être effectué par les pilotes détenteurs de la Déclaration de Niveau de compétences ou tout autres documents équivalent.

2.11.4 Les exigences relatives aux points ci-dessous, sont définies dans l'appendice au paragraphe 2.11 :

(1) brevet de pilote d'ULM,
(2) formation et à l'examen pratique de la licence d'ULM ;
(3) qualifications de pilote d'ULM ;
(4) autorisation d'emport de passagers ;
(5) équivalence au brevet de pilote privé et aux conditions d'obtention de la licence de pilote d'ULM par un titulaire de licence de pilote privé ;
(6) Conditions d'exercer les privilèges de la licence de pilote ULM pour les avec un ULM ;
(7) qualification d'instructeur de pilote d'ULM.

2.11.5 Qualification d'ULM

Une qualification de classe est exigée pour les classes d'ULM suivantes :

(i) **Paramoteur** : aéronef monomoteur sustenté par une voilure souple, de type parachute ;
(ii) **Pendulaire** : aéronef monomoteur sustenté par une voilure rigide sous laquelle est généralement accroché un chariot motorisé ;
(iii) **Multiaxe** : aéronef monomoteur sustenté par une voilure fixe ;
(iv) **Autogire ultraléger** : aéronef monomoteur sustenté par une voilure tournante
(v) Aérostat ultraléger : aéronef mono ou multi-moteurs sustenté par une enveloppe contenant un gaz plus léger que l'air
(vi) Hélicoptère ultraléger.

Chacune de ces classes répond à des caractéristiques techniques spécifiques et précises, en particulier en matière de masse maximale et de puissance moteur maximale continue.

Les conditions de formation pratique sont définies à l'appendice au paragraphe 2.11.

Les conditions de délivrance des qualifications des activités particulières d'ULM sont définies à l'appendice au paragraphe 2.11.

2.11.6 Validité des qualifications d'ULM

Une qualification d'ULM est valide pour vingt-quatre (24) mois.

2.11.7 Prorogation et renouvellement de qualification d'ULM

(a) Prorogation.

Le candidat doit :

(i) au cours des 3 mois précédant la date d'expiration de la qualification, réussir, en présence d'un instructeur désigné par l'Autorité, un contrôle de compétences, 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, ou

(iii) au cours des 12 mois qui précèdent la date d'expiration de la qualification, accomplir 6 heures de vol dans la classe pertinente et 6 heures sur un avion monomoteur à pistons (terre).

(b) renouvellement.

Si la qualification d'ULM a expiré, le candidat doit :

(i) effectuer un réentrainement autorisé par l'Autorité, et

(ii) réussir un contrôle de compétence avec un instructeur désigné par l'Autorité.

2.11.8 Qualification d'instructeur de pilote d'ULM

2.11.8.1 Conditions de délivrance

(a) La qualification d'instructeur de pilote d'ULM est délivrée au candidat qui, pour la ou les classes concernées, remplit les conditions fixées ci-après :

(i) être titulaire d'une licence de pilote d'ULM depuis au moins un an et justifier d'une expérience de 100 heures de vol dont 50 heures en qualité de commandant de bord, dans la classe concernée ;

(ii) avoir suivi de manière complète et satisfaisante une formation dispensée par un organisme agréé ou validé par l'Autorité ;

(iii) avoir satisfait à un contrôle de connaissances au sol et en vol effectué par un Instructeur expérimenté habilité.

(b) La qualification d'instructeur de pilote d'ULM peut être délivrée par équivalence au candidat qui, pour la ou les classes concernées, remplit les conditions fixées ci-après :

(i) être titulaire d'une licence de pilote d'ULM depuis au moins un an et justifier d'une expérience de 60 heures de vol dont 30 heures en qualité de commandant de bord, dans la classe concernée ;

(ii) être titulaire d'une qualification d'instructeur de pilote d'aéronef en état de validité ;

(iii) à l'exception des postulants à la qualification d'instructeur dispensant exclusivement l'instruction sur des paramoteurs monoplaces, être titulaire de l'autorisation d'emport de passager.

2.11.8.2 Validité, prorogation et renouvellement

(a) La qualification d'instructeur de pilote d'ULM est valable pour trois (03) ans. Elle mentionne la ou les classe (s) d'ULM pour laquelle (ou lesquelles) le titulaire a satisfait aux conditions de délivrance.

(b) Elle est prorogée, si le candidat a satisfait à deux des trois conditions ci-dessous :
- (i) avoir accompli au moins 50 heures d'instruction sur la classe d'ULM appropriée pendant la période de validité de la qualification d'instructeur d'ULM ;
- (ii) avoir suivi un stage de recyclage d'instructeur de pilote d'ULM, dispensé par un formateur habileté par l'autorité ou dans un organisme agréé,
- (iii) avoir satisfait à un contrôle en vol en qualité d'instructeur sous la supervision de l'Autorité.

(c) Si la qualification d'instructeur d'ULM a expiré, le postulant doit dans les douze mois précédant le renouvellement :
- (i) avoir assisté à un stage de recyclage d'instructeur de pilote d'ULM, dispensé par un formateur habileté par l'autorité ou dans un organisme agréé,
- (ii) avoir effectué avec succès un contrôle en vol en qualité d'instructeur sous la supervision de l'Autorité.

2.11.8.3 Privilèges

La qualification d'instructeur de pilote d'ULM ouvre à son titulaire, pour la ou les classe(s) mentionnée(s) au titre de sa qualification d'instructeur, le droit de dispenser et de sanctionner l'instruction en vol relative aux licences de pilote d'ULM et aux autorisations et habilitations complémentaires dont il est titulaire.

B. Licences et qualifications des télépilotes

Applicable à compter du 3 novembre 2027

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

Note.- Les dispositions du Chapitre 2, Section B, s'appliquent à l'exploitation internationale de systèmes d'aéronefs télépilotés (RPAS) selon les règles de vol aux instruments (IFR).

2.12.1 Spécifications générales relatives à la délivrance des licences

2.12.1.1 Nul n'exercera les fonctions de télépilote commandant ou de télépilote en second d'un RPA appartenant à l'une quelconque des catégories de RPA ci-après s'il n'est titulaire d'une licence de télépilote délivrée conformément aux dispositions du présent chapitre :

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

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

2.12.1.3 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.

2.12.1.4 Le candidat à quelque licence ou qualification de télépilote que ce soit doit prouver qu'il possède les connaissances et l'habileté spécifiées pour cette licence ou qualification.

2.12.2 Qualifications de catégorie

2.12.2.1 Les qualifications de catégorie correspondent aux catégories de RPA énumérées au § 2.12.1.1.

2.12.2.2 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.

2.12.3 Qualifications de classe et de type

2.12.3.1 Une qualification de classe est 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.

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

Note. - Une qualification de type commune ne sera établie que pour des RPA possédant des caractéristiques similaires du point de vue des procédures d'utilisation, des systèmes et de la manœuvrabilité.

2.12.3.3 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 seront consignées sur cette licence.

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

2.12.4.1 Un titulaire de licence de télépilote ne peut remplir les fonctions de télépilote commandant ou de télépilote en second d'un RPA, RPS connexe compris, que s'il a reçu l'autorisation, comme suit :

(a) qualification de classe appropriée spécifiée au § 2.12.3.1 ;

(b) qualification de type requise visée au § 2.12.3.2.

2.12.4.1.1 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 sera indiquée dans la qualification.

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

2.12.4.2 Aux fins des vols de formation, des vols d'essai et des vols spéciaux non payants, un titulaire d'une licence de télépilote peut bénéficier d'une autorisation écrite spéciale au lieu de la qualification de classe ou de type prévue au § 2.12.4.1. La validité de cette autorisation sera limitée au temps nécessaire à l'exécution du vol qui en fait l'objet.

2.12.5 Conditions de délivrance des qualifications de classe et de type

2.12.5.1 Qualification de classe

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

2.12.5.2 Qualification de type au titre du § 2.12.3.2

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.

Note .- La formation des pilotes d'avion à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement peut être intégrée au programme de qualification de type ou être donnée immédiatement après, dans un module supplémentaire.

- 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 ;

Note. - Confère le § 2.12.7.1 qui concerne les qualifications exigées des télépilotes qui donnent la formation RPAS.

(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.

2.12.6 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 sera approuvée par l'ANAC, qui veillera à ce que le simulateur utilisé convienne à la tâche.

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

2.12.7.1 Un titulaire de licence de télépilote peut être autorisé à dispenser une formation nécessaire à la délivrance d'une licence ou d'une qualification de télépilote s'il détient une autorisation de l'ANAC 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 l'ANAC à dispenser la formation conduisant à une licence de télépilote ; ou

(c) une autorisation particulière accordée par l'ANAC.

2.12.7.2 Une personne peut être autorisée à 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 a acquis une expérience de vol appropriées et s'il lui a été donné une autorisation à cet effet par l'ANAC.

2.12.8 Prise en compte du temps de vol RPAS

2.12.8.1 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.

2.12.8.2 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.

2.12.8.3 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.

2.12.8.4 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 il est exigé 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'ANAC 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.

2.12.8.5 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.

2.12.8.6 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.

2.12.8.7 Lorsqu'un titulaire d'une licence de télépilote demande une nouvelle qualification, il peut faire prendre en compte le temps de vol RPAS accumulé en tant que télépilote de RPA. L'Autorité doit déterminer si cette expérience est acceptable et, dans l'affirmative, la mesure dans laquelle les conditions d'expérience pour la délivrance d'une qualification peuvent être réduites.

Note. - Le total du temps de vol RPAS exigé est obtenu du programme approuvé de formation basé sur les compétences.

2.12.9 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

Le titulaire d'une licence de télépilote ne peut 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.

2.13 Élève-télépilote

2.13.1 Les élèves-télépilotes doivent détenir une carte de d'élève-télépilote délivrée par l'ANAC en vue d'effectuer leur formation pratique sous la supervision de télépilote instructeur ou d'un télépilote détenteur d'une qualification de classe ou de type.

Les conditions de délivrance de la carte d'élève télépilote sont ;

- détenir un brevet de formation initiale de télépilote ;
- détenir une attestation médicale de classe 3 délivrée par un médecin examinateur agréé par l'ANAC.

2.13.2 Un élève-télépilote n'effectuera un vol RPA en solo que sous la supervision ou avec l'autorisation d'un instructeur RPAS habilité.

2.13.2.1 Un élève-télépilote ne peut effectuer un vol RPA international en solo à partir de la Côte d'Ivoire que si un accord existe à cet effet entre la Côte d'Ivoire et l'autre Etat contractant ou les autres États contractants intéressés.

2.13.3 Aptitude physique et mentale

Un élève-télépilote ne peut effectuer un vol RPA en solo que s'il détient au moins une attestation médicale de classe 3 en cours de validité.

Note. - Une attestation médicale de classe 1 peut être indispensable dans le cas d'une personne en particulier en raison de son environnement de travail et de ses responsabilités dans le contexte d'une application RPAS spécifique.

2.14 Licence de télépilote

Note. - Les dispositions du Chapitre 2, Section B, s'appliquent à l'exploitation internationale de systèmes d'aéronefs télépilotés (RPAS) selon les règles de vol aux instruments (IFR).

2.14.1 Conditions générales de délivrance de la licence de télépilote

2.14.1.1 Âge

Le candidat doit être âgé de 18 ans révolus.

2.14.1.2 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 :

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

(b) Connaissance générale du RPAS
  (i) principes d'utilisation et fonctionnement des moteurs, systèmes et instruments ;

(ii) 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 ;

(iii) utilisation et vérification de l'état de fonctionnement des systèmes et équipements du RPA considéré ;

(iv) procédures de maintenance de la cellule, des systèmes et du ou des moteurs du RPA considéré ;

(v) pour les aéronefs à sustentation motorisée et les giravions : transmission (chaîne dynamique), s'il y a lieu ;

(vi) 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 ;

(vii) 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 ;

(viii) pour les dirigeables : propriétés physiques et application pratique des gaz utilisés ;

(ix) connaissance générale du RPS :

- principes d'utilisation et fonction des systèmes et instruments ;
- utilisation et vérification de l'état de fonctionnement des équipements et systèmes du RPS considéré ;
- procédures à suivre en cas d'anomalie de fonctionnement ;

(x) 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 ;

(xi) possibilités du RPAS en matière de détection et d'évitement ;

(c) Planification de vol, performances et chargement

(i) effets du chargement et de la répartition de la masse sur la manœuvrabilité, caractéristiques de vol et performances du RPA ; calculs de masse et de centrage ;

(ii) emploi et application pratique des données de performances, notamment au décollage et à l'atterrissage ;

(iii) 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 ;

(iv) pour les aéronefs à sustentation motorisée, les dirigeables et les gyravions : effets des charges externes sur la manœuvrabilité ;

(d) Performances humaines

(i) 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 ;

(e) Météorologie

(i) 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 ;

(ii) 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 ;

(iii) causes, détection et effets du givrage ; procédures de pénétration des zones frontales ; évitement des conditions météorologiques dangereuses ;

(iv) pour les aéronefs à sustentation motorisée et les giravions : effets du givrage des rotors ;

(v) pour l'exploitation à haute altitude : météorologie pratique à haute altitude, y compris interprétation et emploi des observations, cartes et prévisions météorologiques ; courants jets ;

(f) Navigation

(i) 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 ;

(ii) emploi, limites d'emploi et état de fonctionnement de l'avionique et des instruments nécessaires à la conduite et à la navigation ;

(iii) 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 ;

(iv) principes et caractéristiques des systèmes de navigation autonomes et à référence extérieure ; utilisation de l'équipement du RPAS ;

(g) Procédures opérationnelles

(i) application de la gestion des menaces et des erreurs aux performances opérationnelles ;

(ii) 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 ;

(iii) procédures de calage altimétrique ;

(iv) précautions et procédures d'urgence appropriées ; pratiques de sécurité propres au vol en régime IFR ; critères de franchissement d'obstacles ;

(v) procédures opérationnelles de transport de fret ; dangers que peuvent présenter les marchandises dangereuses et gestion de ces dangers ;

(vi) consignes et pratiques pour les briefings de sécurité des membres de l'équipe de conduite et des observateurs RPA ;

(vii) 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) ;

(viii) procédures opérationnelles concernant les transferts de commande et la coordination ;

(ix) procédures opérationnelles relatives à l'utilisation de la liaison C2 en situations normales et anormales ;

(h) Principes du vol

(i) principes du vol ;

(j) Radiotéléphonie

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

2.14.1.3 Habileté

2.14.1.3.1 Le candidat doit prouver qu'il possède toutes les compétences du modèle de compétences adapté approuvé par l'ANAC, 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.

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

2.14.1.4 Aptitude physique et mentale

Le candidat doit détenir au moins une attestation médicale de classe 3 en cours de validité.

Note. - Une attestation médicale de classe 1 peut être indispensable dans le cas d'une personne en particulier en raison de son environnement de travail et de ses responsabilités dans le contexte d'une application RPAS spécifique.

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

2.14.2.1 Sous réserve des conditions spécifiées aux § 1.2.5, 1.2.6, 1.2.7.1, 1.2.9 et 2.12, 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.

2.14.2.2 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.

Note. - Le § 2.12.9 restreint certains des privilèges attachés à la licence de télépilote dans le cas des titulaires qui ont atteint l'âge de 60 ans et de 65 ans.

2.14.3 Conditions propres à la délivrance de la licence de télépilote

2.14.3.1 Expérience

2.14.3.1.1 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 § 2.14.1.3.

2.14.3.2 Formation conduisant à la licence de télépilote

2.14.3.2.1 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.

2.14.3.2.2 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.

2.14.3.2.3 Le candidat doit avoir reçu d'un instructeur RPAS habilité par l'ANAC ; 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.

2.14.3.2.4 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.

2.15 Qualification d'instructeur RPAS

2.15.1 Conditions de délivrance de la qualification

2.15.1.1 Connaissances

2.15.1.1.1 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.

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

2.15.1.1.3 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.

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

2.15.1.1.5 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.

2.15.1.2 Habileté

2.15.1.2.1 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.

2.15.1.2.2 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.

2.15.1.2.3 L'évaluation des compétences est confiée à une personne habilitée par l'ANAC.

2.15.1.3 Expérience

2.15.1.3.1 Le candidat doit avoir satisfait aux conditions de délivrance de la licence de télépilote, maintiendra ses compétences et satisfera aux conditions d'expérience récente de la licence.

2.15.1.3.2 Le candidat doit avoir reçu une formation et acquis une expérience suffisante 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 2.14.3.2.

2.15.1.4 Formation à la licence de télépilote

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

(a) aura 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) aura pratiqué les techniques d'instruction relatives aux manœuvres et procédures de vol qu'il doit enseigner dans le cadre de la formation à la licence de télépilote.

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

2.15.2.1 Sous réserve des conditions spécifiées aux § 1.2.5 et 2.12, la qualification d'instructeur RPAS permettra 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 :

(i) 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 ;

(ii) 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

(iii) que les privilèges d'instructeur RPAS accordés soient annotés sur la licence de télépilote.

2.15.2.2 Pour pouvoir dispenser la formation à la licence de télépilote en équipe multiple, le candidat aura 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 Conditions d'obtention

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

3.1.1.1 Le candidat à une licence de navigateur ou à une licence de mécanicien navigant doit prouver, en réussissant à l'examen théorique et à l'épreuve pratique d'aptitude supervisés 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 à une licence de navigateur doit être âgé de 18 ans révolus.

3.2.1.2 Connaissances

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

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

(b) Préparation du vol, performances et chargement
(i) effets du chargement et de la répartition de la masse sur les performances d'un aéronef ;
(ii) emploi des données de performances, notamment au décollage et à l'atterrissage ainsi que pour la conduite du vol en croisière ;

(iii) 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 ;

(c) Performances humaines

Performances humaines applicables au navigateur, y compris les principes de la gestion des menaces et des erreurs ;

(d) Météorologie

(i) 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 ;

(ii) météorologie aéronautique ; éléments de climatologie influant sur l'aviation dans les régions où le candidat doit être 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 ;

(e) Navigation

(i) 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 ;

(ii) utilisation, limitations et état de fonctionnement de l'avionique et des instruments nécessaires à la navigation de l'aéronef ;

(iii) utilisation, précision et fiabilité des systèmes de navigation employés pour le départ, la croisière et l'approche ; identification des aides de radionavigation ;

(iv) principes, caractéristiques et utilisation des systèmes de navigation autonomes et des systèmes à référence extérieure ; utilisation de l'équipement de bord ;

(v) 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 ;

(vi) définitions, unités et formules utilisées en navigation aérienne ;

(f) Procédures opérationnelles

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 ;

(g) Principes du vol
Principes du vol ;

(h) Radiotéléphonie
Procédures de communication et expressions conventionnelles.

3.2.1.3 Expérience

3.2.1.3.1 Le candidat à une licence de navigateur doit avoir rempli les tâches de navigateur pendant au moins 200 heures de vol sur campagne jugées acceptables par la Sous-Direction des Licences et de la Formation du Personnel Aéronautique, 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, la Sous-Direction des Licences et de la Formation du Personnel Aéronautique 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(a)

3.2.1.3.2 Le candidat à une licence de navigateur 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

(a) Le candidat à une licence de navigateur 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 à une licence de navigateur 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 radiotéléphoniques, 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 à une licence de mécanicien navigant doit être âgé de 18 ans révolus.

3.3.1.2 Connaissances

3.3.1.2.1 Le candidat à une licence de mécanicien navigant 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.

(a) Droit aérien
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 ;

(b) Connaissance générale des aéronefs

(i) principes de base des groupes motopropulseurs, 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 ;

(ii) principes de fonctionnement, procédures de conduite et limites d'emploi des groupes motopropulseurs d'aéronef ; effets des conditions atmosphériques sur les performances des moteurs ;

(iii) cellules, gouvernes, structures, trains d'atterrissage, freins et dispositifs antipatinage, corrosion et durée de vie en fatigue ; identification des dommages et défauts structuraux ;

(iv) systèmes de protection contre le givre et contre la pluie ;

(v) systèmes de pressurisation et de climatisation, circuits oxygène ;

(vi) circuits hydrauliques et pneumatiques ;

(vii) théorie fondamentale de l'électricité, circuits électriques (courant continu et courant alternatif), câblages, métallisation et blindage ;

(viii) principes d'utilisation des instruments, des compas, des pilotes automatiques, de l'équipement de radiocommunication, des aides de radionavigation et des aides radar, des systèmes de gestion de vol, des affichages et de l'avionique ;

(ix) limites d'emploi des aéronefs appropriés ;

(x) circuits de protection contre l'incendie, circuits de détection, de suppression et d'extinction ;

(xi) utilisation et vérification du fonctionnement des systèmes et équipements des aéronefs appropriés ;

(c) 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 ; calculs de masse et de centrage ;

(ii) emploi et application pratique des données de performances, y compris pour la conduite du vol en croisière ;

(d) Performances humaines

Performances humaines applicables au mécanicien navigant, y compris les principes de la gestion des menaces et des erreurs ;

(e) Procédures opérationnelles

(i) 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 ;

(ii) procédures normales, anormales et d'urgence ;

(iii) procédures opérationnelles de transport de fret et de marchandises dangereuses ;

(f) Principes du vol

Eléments fondamentaux d'aérodynamique ;

(g) Radiotéléphonie
Procédures de communication et expressions conventionnelles.

3.3.1.2.2 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 :

(a) éléments fondamentaux de la navigation ; principes et utilisation des systèmes autonomes ;
(b) aspects opérationnels de la météorologie.

3.3.1.3 Expérience

3.3.1.3.1 Le candidat à une licence de mécanicien navigant doit avoir accompli, sous la supervision d'une personne agréée à cette fin par l'autorité de délivrance des licences, au moins 100 heures de vol au cours desquelles il aura rempli les tâches de mécanicien navigant. La Sous-Direction des Licences et de la Formation du Personnel Aéronautique détermine si l'expérience de mécanicien navigant acquise sous forme d'instruction sur un simulateur de vol, qu'il aura 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, la Sous-Direction des Licences et de la Formation du Personnel Aéronautique 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 de délivrance des licences, dans les domaines suivants au moins :

(a) Procédures normales
  (i) inspections prévol;
  (ii) procédures d'avitaillement en carburant, gestion du carburant ;
  (iii) contrôle des documents de maintenance ;
  (iv) procédures normales du poste de pilotage pour toutes les phases du vol ;
  (v) coordination des tâches de l'équipage et procédures à appliquer en cas d'incapacité d'un membre de l'équipage ;
  (vi) comptes rendus d'anomalie ;

(b) Procédures anormales et procédures de rechange
  (i) reconnaissance des anomalies de fonctionnement des systèmes de bord ;
  (ii) utilisation des procédures anormales et des procédures de rechange ;

(c) Procédures d'urgence
  (i) reconnaissance des situations d'urgence ;
  (ii) 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(a) est approuvée par la Sous-Direction des Licences et de la Formation du Personnel Aéronautique, qui veille à ce que le simulateur utilisé convienne à la tâche.

3.3.1.5 Aptitude physique et mentale

Le candidat à une licence de mécanicien navigant 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 de délivrance des licences 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'aéronef 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 pour l'autorité de délivrance des licences.

3.4 Opérateur radiotéléphoniste navigant

Note 1 : Lorsqu'un candidat a montré qu'il possède les connaissance et l'habileté exigée pour l'obtention d'un certificat restreint de radiotéléphoniste et spécifié aux règlement général des radiocommunications annexé à la convention international des télécommunications et lorsqu'il répond aux conditions propres à la manipulations des appareils radiophoniques de bord, l'ANAC peut annoter la licence dont il est déjà titulaire (voir § 5.1.1.2 XIII) ou s'il y'a lieu, lui délivrer une nouvelle licence.

Note 2 : Des conditions d'habileté et de connaissances relatives aux procédures de communication et aux expressions conventionnelles ont été établies pour toutes les licences de pilotes d'aéronef à sustentation motorisée, d'avion, de dirigeable et d'hélicoptère.

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, en réussissant à l'examen théorique et à l'épreuve pratique d'aptitude supervisés par l'autorité, qu'il remplit les conditions de connaissances et d'habileté spécifiées pour cette licence ou cette qualification.

4.2 Licence, qualifications de technicien de maintenance d'aéronef et autorisation d'examinateur désigné

4.2.1 Conditions de délivrance de la licence

4.2.1.1 Age

Le candidat doit être âgé de 18 ans révolus.

4.2.1.2 Connaissances

Le candidat doit avoir prouvé qu'il connaît au moins les sujets suivants, à un niveau correspondant aux privilèges à accorder et aux responsabilités du titulaire de la licence de maintenance d'aéronef :

(a) Droit aérien et conditions de navigabilité

Réglementation intéressant le titulaire de la licence de maintenance d'aéronef, y compris les conditions de navigabilité applicables régissant la certification et le maintien de la navigabilité des aéronefs ainsi que l'organisme et les procédures de maintenance agréés ;

(b) Sciences fondamentales et connaissance générale des aéronefs

Mathématiques de base ; unités de mesure ; principes fondamentaux et

théorie de la physique et de la chimie applicables à la maintenance des aéronefs ;

(c) Génie aéronautique
Caractéristiques et applications des matériaux de construction aéronautique, y compris les principes de construction et de fonctionnement des structures d'aéronefs ; techniques d'assemblage; moteurs et systèmes connexes; sources d'énergie mécanique, hydraulique, pneumatique, électrique et électronique ; instruments et systèmes d'affichage des aéronefs ; commandes ; systèmes de navigation et de communications de bord ;

(d) Maintenance des aéronefs
Tâches nécessaires au maintien de la navigabilité d'un aéronef, y compris méthodes et procédures de révision, réparation, inspection, remplacement, modification et correction de défectuosité des structures, éléments et systèmes des aéronefs conformément aux méthodes prescrites dans les manuels de maintenance pertinents et dans les règlements de navigabilité applicables ;

(e) Performances humaines
Performances humaines applicables à la maintenance des aéronefs, y compris les principes de la gestion des menaces et des erreurs.

4.2.1.3 Expérience

Le candidat doit avoir acquis l'expérience spécifiée ci-après en ce qui concerne l'inspection, la réparation et la maintenance des aéronefs ou de leurs éléments :

(a) en vue de l'obtention d'une licence conférant les privilèges pour l'aéronef dans son intégralité, au moins :
1) deux ans si le candidat a suivi d'une manière satisfaisante et complète un cours de formation homologuée ;

2) quatre ans ; si le candidat n'a pas suivi d'une manière complète et satisfaisante un cours de formation homologuée. Dans ce cas, le candidat doit réussir à l'évaluation théorique de son niveau de compétences par un organisme de formation agréé ou aux tests d'évaluation de l'ANAC.

(b) en vue de l'obtention d'une licence avec privilèges restreints conformément au § 4.2.2.2, alinéa a) 2) ou 3), une expérience dont la

durée assure un niveau de compétence équivalant à celui de l'alinéa a); toutefois la durée minimale doit être :

1) de deux ans ; ou
2) si le candidat a suivi d'une manière satisfaisante et complète un cours de formation homologuée, égale à la période acceptable par l'ANAC pour lui donner un niveau d'expérience pratique équivalent.

4.2.1.4 Formation

La formation de base de TMA dans un OFA n'est pas obligatoire. Toutefois, le candidat peut suivre avec succès un cours de formation adaptée aux privilèges à accorder. Cette formation permet de réduire le nombre d'années d'expérience nécessaire à l'obtention de la licence de TMA.

4.2.1.5 Habileté

Le candidat doit avoir montré qu'il peut assurer avec compétence les fonctions correspondant aux privilèges à octroyer.

4.2.1.6 Autres exigences

Le candidat doit savoir lire, écrire, parler et comprendre le français et/ou l'anglais.

4.2.1.7 Conditions d'obtention de qualifications de catégorie

4.2.1.7.1 Catégorie A

Le postulant à une catégorie A doit :

(i) avoir suivi avec succès une formation homologuée de TMA ; ou
(ii) avoir une expérience dans la maintenance d'au moins deux ans dans un organisme de maintenance agréé ou dans un organisme militaire de maintenance d'aéronefs ; et
(iii) justifier avoir exécuté des tâches comme spécifié au §1 de l'appendice au § 4.2.3 ; et
(iv) réussir aux tests d'évaluation de l'ANAC pour un postulant n'ayant pas suivi un cours de formation homologué.

4.2.1.7.2 Catégorie B

Le postulant a la catégorie B doit :

(i) détenir une licence de catégorie A ;

(ii) avoir effectué de l'entretien des aéronefs pendant au moins deux ans en tant que détenteur de la catégorie A à travers la réalisation de tâches comme spécifié au point 2 de l'appendice au § 4.2.3 ;

(iii) remplir les conditions correspondantes à la catégorie demandée, comme spécifié aux chapitres 4.2.1.1 à 4.2.1.6 du présent chapitre ;

(iv) réussir aux tests d'évaluation de l'ANAC.

4.2.1.7.3 Catégorie C

a) Titulaire d'un diplôme d'ingénieur

Le postulant à la catégorie C doit :

(i). détenir un diplôme d'ingénieur dans le domaine de la maintenance des aéronefs (mécanique, électricité, électronique ou avionique) ;

(ii). avoir au minimum une expérience pratique de trois (3) années dans un organisme agréé de maintenance d'aéronefs conformément au RACI 4145, Règlement Aéronautique de Côte d'Ivoire relatif à l'agrément des organismes d'entretien ;

(iii). avoir suivi avec succès une formation théorique de qualification de type sur au moins un type significatif d'aéronef entretenu et des familiarisations aux autres types d'aéronef ;

(iv). réussir aux tests d'évaluation de l'ANAC.

b) Titulaire d'une licence de catégorie B1 ou B2

Le postulant à la catégorie C doit ~~justifier~~ :

(i). justifier d'une expérience pratique minimale de 5 années dans la catégorie B1 ou B2 dans un organisme agréé de maintenance d'aéronefs conformément au RACI 4145, Règlement Aéronautique de Côte d'Ivoire relatif à l'agrément des organismes d'entretien ou dans un organisme de maintenance d'aéronef militaire ;

(ii). justifier d'une qualification sur un aéronef du type ;

(iii). justifier d'une formation spécifique comprenant au moins une étude générale des domaines suivants :

- gestion de production ;
- analyse de la maintenance et de la fiabilité ;
- management des équipes.

(iv) justifier d'une qualification de type pour les aéronefs de type pour lesquels il aurait à prononcer l'approbation pour remise en service ;

(v) réussir à l'évaluation administrée par l'ANAC.

4.2.2 Privilèges du titulaire de la licence de technicien de maintenance d'aéronef et conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges

4.2.2.1 Privilèges

Sous réserve des conditions spécifiées aux § 4.2.2.2 et 4.2.2.3, la licence de technicien de maintenance d'aéronef permet à son titulaire de certifier que l'aéronef ou ses éléments sont en état de navigabilité après une réparation, modification ou installation autorisée d'un moteur, d'un accessoire, d'un instrument ou d'un élément d'équipement, et de signer une fiche de maintenance à la suite d'une inspection, d'opérations de maintenance et/ou de travaux d'entretien courant.

4.2.2.2 Conditions à observer dans l'exercice de ces privilèges

Le titulaire d'une licence de technicien de maintenance d'aéronef n'exercera les privilèges spécifiés au § 4.2.2.1 que :

(a) pour :
- (1) les aéronefs mentionnés sur la licence, soit expressément, soit par catégories générales, dans leur intégralité ; ou
- (2) les cellules, les moteurs et les systèmes ou éléments d'aéronef mentionnés sur la licence, soit expressément, soit par catégories générales ; et/ou
- (3) les systèmes ou les éléments d'avionique de bord mentionnés sur la licence, soit expressément, soit par catégories générales ;

(b) s'il est au courant de tous les renseignements pertinents relatifs à la maintenance et à la navigabilité des aéronefs pour lesquels il signe une fiche de maintenance, ou des cellules, des moteurs, des systèmes ou éléments d'aéronef et des systèmes ou éléments d'avionique de bord qu'il certifie en état de navigabilité ;

(c) si, au cours des 24 mois précédents, il a soit accumulé au moins 6 mois d'expérience de l'inspection, de l'entretien ou de la maintenance d'un aéronef ou d'éléments d'aéronef conformément aux privilèges

conférés par sa licence, soit rempli les conditions de délivrance d'une licence conférant les privilèges en question de façon probante pour l'autorité de délivrance des licences.

4.2.2.3 Étendue des privilèges du titulaire de la licence de technicien de maintenance d'aéronef

L'étendu des privilèges des TMA sont consignés sur la licence et la carte de qualification associée délivrée par l'ANAC conformément au présent règlement .

4.2.2.4 Personnel non titulaire de la licence

Si un organisme de maintenance agréé utilise du personnel non titulaire de la licence, ce personnel travaillera sous supervision d'autre personnel exerçant les privilèges du § 4.2.2.

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 2027)

4.2.3.1 Le titulaire d'une licence de maintenance d'aéronef ne doit exercer les privilèges spécifiés au § 4.2.2.1 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 Si l'ANAC autorise un organisme de maintenance agréé à nommer une personne non titulaire de licence pour exercer les privilèges visés au § 4.2.3, la personne nommée doit répondre aux conditions spécifiées au § 4.2.1.

4.2.4 Catégories de licence et qualifications machine de Technicien de maintenance d'aéronef

4.2.4.1 Les licences de Technicien de maintenance d'aéronef comprennent les catégories suivantes :

(1) Catégorie A : Qualifications aux tâches ;

(2) Catégorie B1 : Qualifications cellules moteurs et systèmes ;
(3) Catégorie B2 : Qualifications avionique de bord et électricité ;
(4) Catégorie B3 : Qualification Structure
(5) Catégorie C : Qualification aéronef ;
(6) Les sous catégories :
  (i) B1.1 : avions à moteurs à turbine ;
  (ii) B1.2 : avions à moteurs à pistons ;
  (iii) B1.3 : hélicoptères à moteurs à turbines ;
  (iv) B1.4 : hélicoptères à moteurs à pistons.

4.2.4.2 Apposition d'une qualification de TMA

Un postulant détenteur d'une licence de TMA sollicitant une apposition de qualification machine doit :

(i) détenir une licence de TMA en état de validité de catégorie B ou C ; ou
(ii) remplir les conditions de délivrance d'une licence de TMA de catégorie B ou C ; et
(iii) avoir effectué avec succès une formation théorique et pratique de qualification machine dispensé par un OFA reconnu par l'ANAC.

4.2.5 Prorogation et renouvellement de licence de TMA

(a) Prorogation

Le détenteur de licence de TMA en état de validité peut demander la prorogation de cette licence dans une période de trois (03) mois avant son expiration, s'il justifie :

(i) avoir accumulé au moins six (06) mois d'exercice de privilèges de TMA au cours des vingt-quatre (24) derniers mois précédant sa demande ;
(ii) avoir suivi un cours de formation en facteurs humains relatif à la maintenance des aéronefs dans les 24 mois précédant la date de demande.

(b) Renouvellement

Le détenteur d'une licence de TMA qui n'est plus en état de validité peut demander le renouvellement de cette licence s'il remplit les exigences définies à l'appendice au paragraphe 4.2.5.

4.2.6 Instructeurs de technicien de maintenance d'aéronefs

Les instructeurs en charge de la formation de TMA sont habilités par des organismes de

formation agréés ou reconnus par l'ANAC en vue de dispenser l'instruction aux candidats à une licence ou à une qualification de TMA.

4.2.7 Examinateur désigné de TMA

Les examinateurs exerçant au sein des organismes de formation agréés ou reconnus par l'ANAC conduisent les tests de compétences aux candidats à une licence ou à une qualification de TMA.

Ils sont reconnus par l'ANAC lors du processus de certification ou de validation de l'organisme de formation.

4.3 Contrôleur stagiaire de la circulation aérienne

4.3.1 Généralités

Les contrôleurs stagiaires de la circulation aérienne ne doivent exercer les fonctions de contrôleurs de la circulation aérienne en environnement opérationnel que sous la supervision d'un contrôleur de la circulation aérienne détenteur de la qualification appropriée relative à ces opérations et acceptable pour l'ANAC.

Les conditions de délivrance d'une carte de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire sont définies à l'appendice au paragraphe 4.3.1 du présent règlement.

4.3.2 Aptitude physique et mentale

Un contrôleur stagiaire de la circulation aérienne ne peut recevoir une formation en environnement opérationnel s'il ne 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

Nul ne peut détenir une licence de contrôleur de la circulation aérienne, s'il ne remplit les conditions spécifiées au présent paragraphe, ainsi que les conditions d'obtention de l'une au moins des qualifications indiquées au § 4.5.

4.4.1.1 Âge

Le candidat doit être âgé d'au moins 21 ans révolus.

4.4.1.2 Connaissances

Le candidat doit avoir 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 :

(a) Droit aérien
Réglementation intéressant le contrôleur de la circulation aérienne ;

(b) Équipement du contrôle de la circulation aérienne
Principes, usage et limites d'emploi de l'équipement de contrôle de la circulation aérienne ;

(c) Connaissances générales
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.

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

(e) Météorologie
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 ;

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

(g) Procédures opérationnelles
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

4.4.1.3.1 Le candidat doit :

(a) avoir suivi avec succès un cours de formation homologué et prouvé qu'il a les compétences requises ;

(b) avoir accompli au moins 3 mois de service en environnement opérationnel sous la supervision d'un instructeur de formation en cours d'emploi (OJTI). L'expérience prescrite au § 4.5 pour les qualifications de

contrôleur de la circulation aérienne peut être prise en compte dans l'évaluation de l'expérience exigée dans le présent paragraphe.

4.4.1.3.2 Un contrôleur de la circulation aérienne agissant en tant qu'instructeur de formation en cours d'emploi (IFCE ou OJTI) dans le domaine du contrôle de la circulation aérienne (ATC) doit être détenteur :

(a) d'une qualification d'instructeur ATC ; ou

(b) d'une habilitation délivrée par l'ANAC conformément aux dispositions de l'appendice au §4.4.1.3.2 du présent règlement.

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 (ADC) ;

(b) qualification de contrôle d'approche aux procédures (APP) ;

(c) qualification de contrôle d'approche avec moyen de surveillance (APS) ;

(d) qualification de contrôle radar d'approche de précision (APRC) ;

(e) qualification de contrôle régional aux procédures (ACP) ;

(f) qualification de contrôle régional avec moyen de surveillance (ACS) ;

(g) Qualification d'instructeur (ICQ) ; les conditions de délivrance, de prorogation et de renouvellement de la qualification d'instructeur sont définies à l'appendice au paragraphe 4.5.1.

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 doit être 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 paragraphes 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 paragraphes 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 remplira les conditions prescrites à l'alinéa b), dans la mesure où elles ont une influence dans la zone dont il sera chargé, et il aura 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) prouvé qu'il a la compétence requise tout en assurant, sous la supervision d'un instructeur de formation en cours d'emploi dans le domaine du contrôle de la circulation aérienne (ATC), au moins un des services suivants :

(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 service de contrôle 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 auront été réalisées sur un simulateur radar approuvé à cette fin l'ANAC. Au moins 50 de ces approches de précision auront été effectuées à l'organisme et au moyen de l'équipement pour lesquels la qualification est demandée.

4.5.2.2.2 La demande de qualification doit être faite dans un délai de dix mois à compter de l'acquisition de l'expérience spécifiée au paragraphe 4.5.2.2.1, alinéa b).

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, le service de délivrance des licences déterminera 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'ANAC déterminera 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 Privilèges

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 permettront :

(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 ; 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.

(g) qualification d'instructeur : d'assurer les formations périodiques théorique et en cours d'emploi dans les limites de ses qualifications et mentions valides.

(h) habilitation d'instructeur en cours d'emploi : d'assurer la formation pratique au poste de travail opérationnel dans les limites de ses qualifications et mentions valides.

4.5.3.2 Conditions

Avant d'exercer les privilèges indiqués au § 4.5.3.1, le détenteur de la qualification doit être au courant de tous les renseignements utiles récents.

4.5.3.3 Aucun détenteur d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne ne devra assurer une formation dans un environnement opérationnel à moins qu'il n'ait été dûment autorisé à cet effet par l'ANAC.

4.5.3.4 Validité des qualifications

La validité d'une qualification de contrôleur de la circulation aérienne est de 12 mois.

Une qualification cesse d'être valide lorsqu'un contrôleur de la circulation aérienne aura cessé d'exercer les privilèges de sa qualification pendant une période de 6 mois. Ce contrôleur ne peut recommencer à exercer lesdits privilèges avant d'avoir établi de nouveau son aptitude.

Les conditions de maintien des qualifications sont définies à l'Appendice au paragraphe 4.5.3.4 du présent règlement.

4.5.4 Autorisation d'examinateur de contrôleur de la circulation aérienne

Les conditions de délivrance, de prorogation et de renouvellement d'une autorisation d'examinateur de contrôleur de la circulation aérienne sont définies à l'appendice au paragraphe 4.5.4.

4.6 Licence d'agent technique d'exploitation

4.6.0 Agent Technique d'Exploitation stagiaire

Tout postulant à la licence d'ATE doit exercer les fonctions d'agent technique d'exploitation stagiaire sous la supervision d'un agent technique d'exploitation détenteur d'une qualification d'instructeur conformément au § 4.6.1.3.

L'agent technique d'exploitation stagiaire doit détenir une autorisation délivrée par l'ANAC. Il doit :

(i) être âgé de 21 ans révolus ;
(ii) être titulaire au moins d'un baccalauréat ou diplôme équivalent ;
(iii) avoir suivi avec succès la formation ATE dans un OFA reconnu par l'ANAC ou justifier d'une expérience conformément au § 4.6.1.3.1;
(iv) suivre un module de règlementation relatif à l'ATE, dispensé par l'ANAC ;
(v) avoir réussi au test de connaissances ATE de l'ANAC.

4.6.1 Conditions de délivrance de la licence ATE

4.6.1.1 Âge

Le candidat à une licence d'agent technique d'exploitation doit être âgé de 21 ans révolus.

4.6.1.2 Connaissances

4.6.1.2 Le candidat doit avoir 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.

(a) Droit aérien
Réglementation relative au contrôle d'exploitation et intéressant le titulaire de la licence d'agent technique d'exploitation ; méthodes et procédures appropriées des services de la circulation aérienne ;
(b) Connaissance générale des aéronefs
(i) principes de fonctionnement des groupes motopropulseurs, systèmes et instruments des avions ;
(ii) limites d'emploi des avions et des groupes motopropulseurs ;
(iii) liste minimale d'équipements (LME) et liste d'écarts de

configuration ;

(c) Calcul des performances de vol, procédures de planification et chargement

(i) 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 ;

(ii) établissement des plans de vol exploitation ; calcul de la consommation de carburant et de l'autonomie ; procédures de choix des aérodromes de dégagement ; exploitation sur de grandes distances ; conduite du vol en croisière ;

(iii) établissement et dépôt des plans de vol des services de la circulation aérienne ;

(iv) principes de base des systèmes d'établissement des plans de vol assisté par ordinateur ;

(v) performance au décollage y compris les critères et limites concernant la longueur de piste, la montée et le franchissement des obstacles ;

(vi) performance en croisière y compris les altitudes minimales, la planification des situations de décompression/panne moteur/train d'atterrissage sorti ;

(vii) performance à l'atterrissage y compris les critères et limites concernant la montée en approche et la longueur de piste ;

(d) Performances humaines

Performances humaines applicables aux fonctions de contrôle d'exploitation, y compris les principes de la gestion des menaces et des erreurs ;

(e) Météorologie

(i) 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 ;

(ii) interprétation et application des messages d'observations, cartes et prévisions météorologiques aéronautiques ; codes et abréviations ; utilisation et procédures d'obtention des renseignements météorologiques ;

(f) Navigation

Principes de la navigation aérienne, particulièrement en ce qui concerne le vol aux instruments ;

(g) Procédures opérationnelles

(i) emploi de la documentation aéronautique et des procédures

d'exploitation normalisées ;

(ii) procédures opérationnelles de transport de fret et de marchandises dangereuses ;

(iii) procédures relatives aux accidents et incidents d'aviation ; procédures d'urgence en vol ;

(iv) procédures relatives à l'intervention illicite et au sabotage d'aéronefs ;

(h) Principes du vol
Principes du vol pour la catégorie d'aéronef appropriée ;

(i) Radiocommunications
Procédures de communication avec les aéronefs et les stations au sol intéressées.

4.6.1.3 Expérience

4.6.1.3.1 Le candidat doit avoir 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 doit pas être inférieure à un an :

(i) membre d'équipage de conduite dans le transport aérien ;

(ii) météorologiste dans un organisme assurant le contrôle d'exploitation des vols dans le transport aérien ;

(iii) 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 doit avoir 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. Le contenu du programme de formation pratique est défini à l'appendice au paragraphe 4.6.4. Le candidat doit détenir une autorisation conformément au § 4.6.0.

4.6.1.4 Habileté

Le candidat doit avoir prouvé qu'il est capable :

(a) de reconnaître et d'extraire les données aéronautiques et d'autres informations pertinentes pour l'analyse des risques et des événements opérationnels ;

(b) de reconnaître et d'évaluer les facteurs de risque et les conséquences potentielles pour les opérations de vol ;

(c) de reconnaître et d'évaluer les actions prenant en compte les risques, les effets sur la sécurité du vol et la régularité de l'exploitation ;

(d) de déterminer un plan d'action approprié en fonction des responsabilités et des politiques décrites dans les manuels d'exploitation ;

(e) d'appliquer les procédures normalisées et non normalisées appropriées figurant dans le manuel d'exploitation pour l'entreprise, la poursuite, la cessation ou le déroutement des vols dans l'intérêt de la sécurité de l'aéronef et de la régularité ou de l'efficacité de l'exploitation ;

(f) d'effectuer une analyse météorologique exacte et acceptable pour l'exploitant, de fournir un exposé verbal, valide pour l'exploitant, sur les conditions météorologiques 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 dégagement ;

(g) de reconnaître et d'appliquer les limites et les minimums opérationnels en considération des conditions météorologiques, de l'état de l'aéronef et des procédures de navigation appropriées ;

(h) de déterminer la trajectoire de vol optimale sur un tronçon déterminé et d'établir les plans de vol exacts manuellement ou à l'aide d'un ordinateur ;

(i) 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.

(j) de reconnaître et de gérer les menaces et les erreurs.

4.6.2 Privilèges du titulaire de la licence ou d'une attestation d'ATE 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 permet 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 Règlement relatif aux opérations aériennes.

Chaque exploitant doit assurer la formation de ses ATE sur les types d'aéronef exploités. Le contenu de la formation doit être soumis à l'approbation de l'ANAC.

4.6.3 Prorogation et renouvellement de la licence d'agent technique d'exploitation

(a) Prorogation

Tout candidat à la prorogation de la licence d'agent technique d'exploitation doit soumettre à l'ANAC une demande de prorogation dans les 03 derniers mois précédant son expiration comprenant :

(i) une attestation de réussite à un stage de maintien de compétences dont la validité est de 24 mois calendaire à compter de la fin du mois de sa réalisation. Le programme de ce stage doit être au moins conforme à l'appendice au § 4.6.4 du présent règlement ;

(ii) effectuer un vol d'observation dans le poste de pilotage d'un avion. Ce vol doit comprendre des atterrissages sur le plus grand nombre d'aérodromes possible.

(b) Renouvellement

Les critères de renouvellement d'une licence d'ATE sont définis à l'appendice au § 4.6.4 du présent règlement.

4.6.4 Instructeur d'agent technique d'exploitation

4.6.4.1 Généralités

Nul ne doit dispenser une formation requise pour la délivrance d'une licence ou qualification d'ATE ou une formation en cours d'emploi, s'il n'a reçu l'autorisation spécifique accordée par l'ANAC précisant les privilèges octroyés.

Cette autorisation a une durée de validité maximale de trois ans, et peut être renouvelée pour la même période par l'ANAC, sous réserve de l'application des dispositions du présent règlement.

Les instructeurs habilités sont tenus de se conformer à la réglementation nationale en vigueur. En cas de violation, ils subissent les exigences de ladite règlementation.

4.6.4.2. Qualification d'instructeur d'agent technique d'exploitation

(a) L'exploitant d'une entreprise de transport aérien commercial propose au sein des agents techniques d'exploitation qu'il emploie des instructeurs. Pour être désigné instructeur, l'ATE doit :

(1) être agent technique d'exploitation titulaire de la licence et de la qualification accordant des privilèges au moins équivalents à la licence et à la qualification pour lesquelles il est amené à dispenser l'instruction ;
(2) avoir au moins trois ans d'exercice dans la fonction d'agent technique d'exploitation ;
(3) avoir suivi un séminaire de formation d'instructeur adaptée aux méthodes et concepts fondamentaux de la pédagogie acceptée par l'autorité ;
(4) être à jour de son contrôle de compétences règlementaire ;
(5) avoir été proposé par son employeur.

(b) Peuvent être habilités instructeurs d'ATE pour la formation ab-initio les personnes qui remplissent les conditions suivantes :

(1) être ou avoir été instructeur ou formateur d'une discipline relative à la formation des ATE :
- type d'avion ;
- navigation aérienne ;
- circulation aérienne ;
- règlementation ;
- masse et centrage ;
- préparation du vol ;
- météorologie.

(2) posséder une expérience d'au moins deux ans en qualité d'instructeur ou formateur;
(3) être accepté par l'autorité.

(c) Privilèges.

Le titulaire d'une qualification ou une habilitation d'instructeur exerce les privilèges suivants :

(i). assurer une formation au sol dans les domaines de connaissances aéronautiques requises pour la délivrance de la licence d'ATE ;
(ii). assurer une formation de maintien de compétences d'ATE ;
(iii). fournir une recommandation pour un test de connaissances requis pour la délivrance d'une licence d'ATE.

4.6.4.3 Prorogation et renouvellement d'une qualification d'instructeur d'agent technique d'exploitation

(a) Les conditions à remplir pour proroger une qualification d'instructeur d'ATE sont les suivantes :

(1) avoir suivi une formation de recyclage d'instructeur acceptée par l'ANAC et dispensée soit par l'exploitant ou par un organisme de formation agréé ou validé par l'ANAC ;

(2) pour l'instructeur ATE détenteur de licence être à jour de son maintien de compétence d'ATE, ou
pour l'instructeur non-détenteur de licence, avoir effectué dans les 03 mois précédant l'expiration de son titre **un stage de maintien de compétence** qui doit être accepté par l'ANAC;

(3) avoir effectué au moins une (01) séance d'instruction de maintien de compétences au cours de la période de validité de sa qualification d'instructeur.

(b) Si la qualification d'instructeur a expiré, le candidat doit :

(1) avoir sa licence d'ATE valide et suivre un séminaire de recyclage d'instructeur de l'exploitant sous la supervision d'un inspecteur de l'ANAC ; ou

(2) justifier d'un maintien de compétence de formateur.

4.6.5 Examinateur d'agent technique d'exploitation

La qualité d'examinateur d'ATE est reconnue à tout instructeur habilité.

L'examinateur d'ATE procède à la conduite des épreuves théoriques et pratiques pour la délivrance d'une licence et de qualifications d'ATE.

4.7 Licence d'opérateur radio de station aéronautique

4.7.1 Conditions de délivrance de la licence

4.7.1.1 Généralités

Avant de délivrer une licence d'opérateur radio de station aéronautique, les États membres exigent du candidat qu'il remplisse les conditions spécifiées au § 4.7.1.

Les personnes non titulaires de la licence pourront exercer les fonctions d'opérateur radio de station aéronautique à condition que l'État membre où elles exerceront ces fonctions veille à ce qu'elles remplissent les mêmes conditions.

4.7.1.2 Âge

Le candidat doit être âgé de 18 ans révolus.

4.7.1.3 Connaissances

Le candidat doit avoir 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.

(a) Connaissances générales
Services de la circulation aérienne assurés à l'intérieur de l'État ;

(b) Procédures opérationnelles
Procédures de radiotéléphonie ; expressions conventionnelles ; réseau de télécommunications ;

(c) Réglementation
Réglementation applicable à l'opérateur radio de station aéronautique ;

(d) Équipement de télécommunication
Principes, emploi et limites d'emploi des équipements de télécommunication dans une station aéronautique.

4.7.1.4 Expérience

Le candidat doit avoir :

(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 doit montrer ou avoir 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 doit être 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

L'ANAC ne délivre pas de licence au personnel de météorologie aéronautique.

4.9 Licence de Membre de l'Équipage de Cabine

4.9.1 Conditions de délivrance de la licence

4.9.1.1 Âge

Le candidat doit être âgé de 18 ans révolus.

4.9.1.2 Connaissances

4.9.1.2.1 Le candidat doit avoir prouvé qu'il connaît au moins les sujets ci-après, à un niveau correspondant à celui du titulaire d'une licence de membre d'équipage de cabine :

(a) Sécurité, sauvetage
- (i) Éléments de connaissances aéronautique ;
- (ii) Consignes générales en vol normal ;
- (iii) Consignes générales en cas d'urgence ;
- (iv) La survie.

(b) Secourisme aéronautique
- (i) Notions sommaires d'anatomie et de physiologie ;
- (ii) Le milieu aéronautique et les réactions de l'organisme ;
- (iii) Le secourisme à bord ;
- (iv) Les maladies contagieuses et tropicales ;
- (v) Le décès à bord : conduite à tenir.

(c) Réglementation

(i) Réglementation applicable aux membres d'équipage de cabine ; Organisation de l'Aviation civile assurant la tutelle de l'exploitation ;

(ii) Dispositions réglementaires concernant la protection des passagers et équipages ; Textes régissant le personnel titulaire de la licence de membre d'équipage de cabine (responsabilité et tâches des différents membres d'équipage, composition des équipages, formation, entraînement, recyclage) ;

(iii) Règles de l'Air.

(d) Sûreté aéronautique

(e) Matières dangereuses

(f) Facteurs humains

4.9.1.2.2 Acceptation ou validation de Certificat de Sécurité et Sauvetage (CSS) étranger

Le (la) candidat(e) titulaire d'un Certificat de Sécurité et Sauvetage (CSS) ou de tout autre titre équivalent étranger délivré par un État contractant qui exige des conditions de délivrance au moins équivalentes à celles fixées par le présent règlement peut bénéficier d'une acceptation de leur titre étranger conformément aux conditions d'acceptation définies à l'appendice au paragraphe 4.9.1.2.2.

4.9.1.3 Expérience

Le candidat doit avoir accompli, en qualité de navigant professionnel ou de membre d'équipage de cabine stagiaire, sous supervision d'un instructeur ou d'un chef de cabine, 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 l'acquisition des connaissances pratiques nécessaires.

Le candidat doit avoir une expérience opérationnelle des tâches de membre d'équipage de cabine, acquise sous la supervision d'un membre d'équipage de cabine agréé à cette fin par l'ANAC, dans les domaines suivants au moins :

(1) Sécurité, sauvetage ;

(2) Secourisme aéronautique.

4.9.1.4 Habilité

Le candidat doit avoir prouvé qu'il est capable, en qualité de membre d'équipage de cabine, de remplir les tâches et d'appliquer les procédures indiquées au § 4.9.2.1, avec un degré de compétence correspondant aux privilèges du titulaire de la licence de

membre d'équipage de cabine conformément à l'appendice 2 au §4.9 du présent règlement.

4.9.1.5 Aptitude physique et mentale

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

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

4.9.2.1 Privilèges

Sous réserve de toutes autres limitations spécifiées dans la réglementation en vigueur, la licence de membre d'équipage de cabine permet à son titulaire, à bord des aéronefs utilisés dans le transport aérien commercial :

(1) d'assurer la sécurité et le confort des passagers dans le cadre de la réglementation opérationnelle en vigueur, des instructions et des consignes de l'exploitant.
(2) d'assurer, sous l'autorité du commandant de bord, en cas d'urgence, une évacuation sûre et rapide des passagers ; ainsi que les fonctions qui doivent être exécutées lorsque la situation le nécessite.
(3) de veiller, à bord de la cabine, au respect de la réglementation opérationnelle, notamment les dispositions relatives à la sûreté.
(4) d'assurer les services des prestations aux passagers suivant les usages internationaux et dans les meilleures conditions d'hygiène.
(5) d'assurer certaines tâches de trafic telles que le comptage des passagers, la vérification des bagages en cabine et quantités des marchandises dangereuses, de l'embarquement et du débarquement.

4.9.2.2 Conditions

La licence de membre d'équipage de cabine sanctionne un ensemble de connaissances de base théoriques et pratiques nécessaires pour exercer la fonction sécurité-sauvetage (voir appendice 1 au § 4.9).

Tout candidat à une licence de membre d'équipage de cabine qui remplit les conditions spécifiées dans le Règlement remplit les conditions exigées pour la délivrance d'une licence.

4.9.3 Validité, prorogation et renouvellement d'une qualification de membre d'équipage de cabine

(a) Validité

La période de validité d'une qualification de membre d'équipage de cabine est de 12 mois. Cette période est comptée à partir de la date de sa délivrance ou de renouvellement ou, si la qualification est prorogée avant sa date d'expiration, à partir de cette date d'expiration.

(b) Prorogation d'une qualification de membre d'équipage de cabine

Pour proroger une qualification de membre d'équipage de cabine, le candidat doit :
(1) effectuer avec succès la formation périodique des MEC conformément à l'appendice 3 au §4.9 du présent règlement ; et
(2) réussir au contrôle de compétences sur le type d'aéronefs correspondant dans les trois (03) mois qui précèdent la date d'expiration de la qualification conformément à l'appendice 2 au §4.9 du présent règlement.

(c) Renouvellement d'une qualification de membre d'équipage de cabine

Pour renouveler une qualification de membre d'équipage de cabine, le candidat doit remplir les conditions de renouvellement définies à l'Appendice au §4.9.3 du présent règlement.

4.9.4 Formation aux Types d'avion

L'exploitant assure, en application des dispositions du Règlement relatif aux opérations aériennes relatives aux équipages de cabine, la formation sur un ou plusieurs types d'avion. A la fin du stage de qualification, l'exploitant établit une attestation de formation.

4.9.5 Qualifications d'instructeur et autorisation d'examinateur de membre d'équipage de cabine

4.9.5.1 Qualification d'instructeur de membre d'équipage de cabine

(a) L'exploitant d'une entreprise de transport aérien commercial propose au sein des membres d'équipage de cabine qu'il emploie des instructeurs. Pour être désigné instructeur, un membre d'équipage de cabine doit :

(1) être titulaire d'une licence de membre d'équipage de cabine ;
(2) avoir exercé au moins deux ans en qualité de chef de cabine ;
(3) avoir suivi un stage d'instruction adapté dans le domaine des MEC.

(b) Peuvent être habilités instructeurs de membre d'équipage pour la formation ab-initio les personnes qui remplissent les conditions suivantes :

(1) être ou avoir été instructeur ou formateur d'une discipline relative à la formation des équipages de cabine :
- sécourisme aéronautique ;
- sécurité et sauvetage ;
- sûreté ;
- gestion des ressources en équipage ;
- marchandises dangereuses ;
- système de gestion de la sécurité.

(2) posséder une expérience d'au moins deux ans en qualité d'instructeur ou formateur;
(3) être accepté par l'autorité.

(c) Privilèges.

Le titulaire d'une qualification ou une habilitation d'instructeur exerce les privilèges suivants :

(1) assurer une formation au sol dans les domaines de connaissances aéronautiques requises pour la délivrance du certificat de sécurité et sauvetage ;
(2) assurer une formation de maintien de compétences de membre d'équipage de cabine ;
(3) fournir une recommandation pour un test de connaissances requis pour la délivrance d'un certificat ou d'une licence de membre d'équipage de cabine.

(d) Prorogation et renouvellement

La prorogation et le renouvellement concernent uniquement les instructeurs détenteurs de licence de MEC.

Prorogation :

(1) avoir effectué au moins deux instructions au sol ou en vol durant la dernière année de validité de la qualification d'instructeur de membre d'équipage de cabine ;

(2) avoir suivi avec succès un stage/séminaire de recyclage accepté par l'ANAC pendant la période de validité de la qualification d'instructeur ;
(3) avoir sa licence en état de validité et être à jour des contrôles de compétence règlementaires, dans le cas échéant l'intéressé est restreint à l'instruction au sol.

Renouvellement :

(1) avoir suivi avec succès un stage/séminaire de recyclage accepté par l'ANAC ;
(2) avoir sa licence en état de validité et être à jour des contrôles de compétence règlementaires, dans le cas échéant l'intéressé est restreint à l'instruction au sol ;
(3) être proposé(e) par son employeur.

4.9.5.2 Autorisation d'examinateur de membre d'équipage de cabine

(a) Examinateur détenteur de licence de MEC :

(1) être instructeur de membre d'équipage de cabine pendant au moins deux (02) ans ;
(2) avoir une expérience minimale de deux (2) ans sur le type d'aéronef pour lequel l'instruction sera assurée ;
(3) être proposé(e) par son employeur ;
(4) avoir suivi avec succès un stage de standardisation théorique et pratique en vol homologué par l'ANAC ;
(5) avoir sa licence en état de validité et être à jour de tous les contrôles règlementaires de compétence, dans le cas contraire l'instructeur est restreint à instruire au sol.

Un MEC détenteur d'une autorisation d'examinateur délivrée par l'ANAC peut exercer ses privilèges sur une nouvelle machine à condition de détenir la qualification d'aéronef appropriée.

(b) Examinateur non-détenteur de licence de MEC :

(1) être familiarisé aux lois, règlements et procédures de l'ANAC ;
(2) avoir été instructeur de membre d'équipage de cabine pendant au moins deux (02) ans ;
(3) avoir une expérience minimale de deux (2) ans sur le type d'aéronef pour lequel l'instruction sera assurée ;
(4) être proposé(e) par un exploitant aérien.

(c) Privilèges.

Le détenteur d'une autorisation d'examinateur exerce les privilèges suivants :

(1) conduire les examens pratiques après soixante heures de vol à bord d'un aéronef de transport pour les membres d'équipage de cabine ab initio ;
(2) effectuer les contrôles de maintien de compétences en ligne, ainsi que le contrôle de qualifications des membres d'équipage de cabine ;
(3) effectuer la supervision des instructeurs de membres d'équipage de cabine.

(d) Prorogation ou renouvellement :

(1) avoir conduit au moins 2 évaluations dans les 12 derniers mois précédant la date de péremption de l'agrément précédent ;
(2) avoir suivi un stage de standardisation théorique et pratique.

La prorogation et le renouvellement concernent uniquement les examinateurs détenteurs de licence de MEC.

4.9.5.3 Validité de la qualification d'instructeur et de l'autorisation d'examinateur

La qualification d'instructeur et l'autorisation d'examinateur de membre d'équipage de cabine sont valides pour :

(i) 3 ans pour les postulants détenteurs de licences de membres d'équipage de cabine ;
(ii) une période maximale d'un an pour les postulants non-détenteurs de licence de MEC.

CHAPITRE 5 : PRÉSENTATION ET CONTENU DES LICENCES DU PERSONNEL

5.1 Généralités

5.1.1 Les licences du personnel délivrées par l'ANAC en application du présent règlement sont conformes à l'une des spécifications suivantes énoncées dans le présent chapitre :

a) licences délivrées sur papier de première qualité ou sur toute autre matière appropriée, comme les cartes en plastique ;

b) licences délivrées par voie électronique, lisibles sur des appareils électroniques portables autonomes dotés d'un écran de visualisation. (***à compter du 03 novembre 2027***).

Les téléphones portables, les tablettes ou d'autres appareils portables sont des exemples d'appareils électroniques portables autonomes dotés d'un écran de visualisation.

5.1.2 Les privilèges de la licence et la validité des qualifications délivrées par l'ANAC peuvent être vérifiés facilement par tout État contractant.

5.1.3 Le contenu des licences délivrées par l'ANAC est conforme aux dispositions du § 5.2 du présent règlement.

5.1.4 L'ANAC reconnait les licences délivrées par voie électronique conformes au §5.3 du présent règlementaire, lisibles sur des appareils électroniques portables autonomes dotés d'un écran de visualisation.

5.2 Spécifications relatives aux licences délivrées sur papier de première qualité ou sur toute autre matière appropriée, comme les cartes en plastique

5.2.1 Spécifications

La licence comporte les éléments suivants :

I. République de Côte d'Ivoire (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.
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, y compris 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'autorité délivrant la licence.

5.2.2 Matière et format

Les licences sont en papier de première qualité ou en toute autre matière appropriée, comme les cartes en plastique, sur lesquelles les rubriques mentionnées au § 5.2.1 ressortent clairement.

Le format des licences est spécifié en appendice au § 5.2.2.

5.2.3 Langue

Les licences contiennent une traduction en anglais des rubriques I, II, VI, IX, XII, XIII et XIV. Les autorisations émises conformément au § 1.2.2.1 contiennent une traduction en anglais de « République de Côte d'Ivoire », de la date limite de validité de l'autorisation et de toute restriction ou limitation qui peut être établie.

5.2.4 Disposition des rubriques

Les rubriques des licences sont uniformément numérotées en chiffres romains, comme il est indiqué au § 5.2.1, de façon que, sur toutes les licences, le même numéro corresponde à la même rubrique, quelle que soit la disposition adoptée.

5.3 Spécifications relatives aux licences du personnel délivrées par voie électronique

5.3.1 Les licences étrangères du personnel aéronautique délivrées par voie électronique sont conformes aux spécifications du présent règlement.

5.3.1.1 Les informations des licences reproduisent les informations contenues dans les dossiers électroniques du service de délivrance des licences et sont présentées dans un formulaire commun conforme à celui qui figure en Appendice au §5.3 du présent règlement.

5.3.1.2 La licence porte la signature numérique de l'agent du service de délivrance des licences qui octroie la licence, ainsi que la date et l'heure de la délivrance la plus récente.

5.3.1.3 Les signatures numériques apposées sur les licences sont conformes aux normes internationales reconnues et avec un niveau de sécurité approprié.

5.3.2 Matière

5.3.2.1 Le contenu des licences est lisible sur des appareils électroniques portables autonomes dotés d'un écran de visualisation.

5.3.2.2 L'image de la licence affichée présente des caractéristiques de sécurité dynamiques appropriées permettant de distinguer la licence d'une image statique.

5.3.3 Langue

La licence comprend l'acronyme « ICAO » qui fait office de lien hypertexte permettant d'afficher électroniquement la licence en anglais en conformité avec l'Appendice au §5.3 du présent règlement.

5.3.4 Disposition des rubriques

La licence est présentée de manière à reproduire le libellé et la disposition des rubriques, en anglais, du Formulaire commun figurant à l'Appendice au §5.3 du présent règlement.

5.3.5 Vérification en ligne et hors ligne

5.3.5.1 L'authenticité et la validité de la licence peuvent être vérifiées de manière électronique en ligne, lorsqu'une connexion Internet est disponible.

5.3.5.2 L'authenticité et la validité de la licence peuvent être vérifiées de manière électronique hors ligne lorsqu'aucune connexion Internet n'est disponible, grâce à un moyen qui n'imposera pas une charge excessive à l'ANAC ou aux États vérifiant l'authenticité ou la validité de la licence.

5.3.6 Attestations médicales

La licence comprend, le cas échéant, l'attestation médicale en cours de validité avec mention de la classe, de la date d'expiration et de toute restriction médicale que le service de délivrance des licences juge pertinente.

5.3.7 Autres informations complémentaires

Lorsque des informations complémentaires sont ajoutées à la licence, elles sont aussi intégrées à la section « Additional Supplementary Information » (autres informations complémentaires) du formulaire commun de l'Appendice au §5.3 du présent règlement.

CHAPITRE 6 CONDITIONS MÉDICALES DE DÉLIVRANCE DES LICENCES

6.0.1 Objet et Champ d'application

Le présent chapitre fixe les conditions médicales d'aptitude physique et mentale de délivrance des licences du personnel de l'aéronautique civile.

6.0.2 Aptitude physique et mentale

(a) Aptitude médicale

Le détenteur d'une attestation médicale doit être mentalement et physiquement apte à exercer en toute sécurité les privilèges de la licence correspondante.

(b) Nécessité d'une attestation médicale

Pour demander une licence ou en exercer les privilèges, le candidat ou le titulaire doit détenir une attestation médicale valide délivrée en conformité avec les dispositions du présent règlement.

(c) Information du candidat

À l'issue de son examen médical, le candidat doit être informé de la décision d'aptitude, d'inaptitude ou de la présentation de son cas au médecin évaluateur de l'ANAC. Il doit être informé de toutes les conditions (médicales, opérationnelles ou autres) susceptibles de restreindre les modalités de sa formation et/ou des privilèges afférents à la licence délivrée.

6.0.3 Altération de l'aptitude physique et mentale

(a) Tout titulaire d'une licence, ou tout stagiaire, doit cesser d'exercer les privilèges de sa licence, des qualifications ou autorisations correspondantes dès qu'il est conscient d'une diminution de son aptitude médicale susceptible de le rendre incapable d'exercer en toute sécurité lesdits privilèges.

(b) Il doit subir sans retard un examen médical d'aptitude physique et mentale pour l'emploi de personnel aéronautique conformément à ses qualifications dans les cas suivants :

(i) hospitalisation de plus de 12 heures ;
(ii) intervention chirurgicale ou examen invasif ;

(iii) utilisation régulière de médicaments ;
(iv) nécessité du port de verres correcteurs.

(c) Tout détenteur d'une attestation médicale délivrée conformément au présent chapitre qui se sait :
(i) porteur d'une blessure corporelle importante entraînant une inaptitude;
(ii) atteint d'une affection médicale susceptible d'entrainer une incapacité subtile ou subite dans l'exercice de ses fonctions pendant une période de 21 jours ou plus ;
(iii) porteuse d'une grossesse ;
doit s'abstenir d'exercer ses fonctions.

(d) L'attestation médicale est suspendue dans les conditions suivantes :
(i) apparition d'une blessure ;
(ii) suite à une incapacité de 21 jours ou plus ;
(iii) confirmation de la grossesse.

(e) La suspension de l'attestation médicale peut être levée par un médecin examinateur agréé selon les conditions prescrites par le présent règlement. Toutefois, le MEA devra adresser un rapport au médecin évaluateur dans les délais requis.

6.0.4 Circonstances spéciales

Les dispositions du présent chapitre ne répondent pas nécessairement à toutes les situations possibles. Au cas où l'application du présent règlement aurait des conséquences non prévues ou si de nouvelles méthodes de formation et de contrôles n'étaient pas conformes à ces exigences, une dérogation peut être demandée à l'ANAC, chacune dans son domaine de compétence. Celle-ci ne peut être accordée que s'il peut être démontré qu'elle garantit ou aboutit à un niveau de sécurité au moins équivalent.

6.0.5 Médecin évaluateur

(a) L'ANAC dispose en son sein, d'un médecin évaluateur diplômé et expérimenté dans l'exercice de la médecine aéronautique.

(b) Secret médical

Le secret médical et la confidentialité des données médicales doivent être respectés. L'ANAC fera en sorte que toutes les informations médicales, orales, écrites ou informatiques, concernant le personnel aéronautique soient disponibles au médecin évaluateur en vue de statuer sur une aptitude médicale.

(c) Base de données

Le médecin évaluateur est responsable de la tenue et de la mise à jour d'une base de données relative aux aptitudes médicales du personnel aéronautique auquel une licence a été délivrée.

6.0.6 Centre d'Expertise Médicale du Personnel Aéronautique (CEMPA)

(a) Toute structure médicale basée en Côte d'Ivoire qui envisage d'expertiser le personnel aéronautique doit soumettre à l'ANAC une demande d'agrément en vue sa certification.

(b) La certification d'un CEMPA dépend de sa capacité à démontrer qu'il satisfait aux dispositions de l'appendice au § 6.0.6 du présent règlement.

(c) Validation d'agrément de CEMPA basé hors de Côte d'Ivoire

L'ANAC peut procéder à une validation ou à une acceptation d'un agrément de CEMPA étranger, pour expertiser le personnel titulaire de licence ou qualification ivoirienne ou postulant à une licence ou qualification ivoirienne. Ce CEMPA doit avoir été certifié selon une réglementation au moins conforme aux exigences du présent règlement.

Sa validité ne peut excéder 36 mois calendaires sous réserve que l'agrément étranger reste valide. Le modèle du certificat de validation d'un agrément étranger de CEMPA est présenté au MC 21 du chapitre 6 du présent règlement.

6.0.7 Médecins Examinateurs Agréés (M.E.A.)

(a) Agrément :

Un agrément est délivré à un médecin pour exercer les privilèges d'un MEA :
au sein d'un CEMPA ; ou
à titre privé.

Le processus de certification des MEA exerçant à titre privé ou au sein d'un CEMPA est décrit à l'appendice au § 6.0.7 du présent règlement.

(b) Nombre et emplacement de médecins examinateurs

L'ANAC détermine le nombre et l'emplacement des MEA nécessaires, en tenant compte du nombre et de la répartition géographique de ce personnel aéronautique.

(c) Accès à l'information médicale

Le MEA peut avoir accès à toute information médicale aéronautique antérieure détenue par le médecin évaluateur et relative à des examens similaires à ceux qu'il doit réaliser.

(d) Durée, prorogation et renouvellement de l'agrément

(1) Un MEA est agréé pour une période de 36 mois calendaire.

(2) Pour proroger son agrément, le MEA doit effectuer :

au moins trois évaluations médicales aéronautiques dans les six derniers mois précédent l'expiration de son agrément ou une séance de standardisation avec le Médecin Évaluateur de l'ANAC ;

au moins un (01) stage, une réunion, un séminaire ou un atelier de médecine aéronautique organisé par une structure aéronautique au cours de la validité de l'agrément ; et

une familiarisation pour comprendre l'environnement de travail d'au moins deux (02) catégories de classe médicale du personnel aéronautique.

(3) Pour le renouvellement de son agrément, le MEA devra effectuer :

- une séance de standardisation avec le médecin évaluateur de l'ANAC ;
- deux expertises médicales sous supervision d'un MEA titulaire ou le médecin évaluateur ;
- une familiarisation pour comprendre l'environnement de travail d'au moins deux (02) catégories de classe médicale du personnel aéronautique.

(e) Classification des MEA

Les MEA sont classifiés en trois (3) catégories :

(i) **MEA junior** : C'est un MEA nouvellement désigné. Il délivre uniquement des attestations médicales de classes 2 et 3 en prorogation ou renouvellement. Il deviendra MEA titulaire après trois (03) ans d'activités au cours desquelles il doit avoir expertisé au moins dix (10) postulants à une attestation médicale en prorogation ou renouvellement.

(ii) **MEA titulaire** : Il délivre uniquement des attestations médicales de:

- classe 1 en prorogation ou en renouvellement ;

- classes 2 et 3 en initial, en prorogation ou en renouvellement.

Il deviendra MEA senior après trois (03) ans d'activités au cours desquelles il doit avoir expertisé au moins dix (30) postulants à une attestation médicale en initiale, prorogation ou renouvellement.

(iii) **MEA senior** : Il délivre toutes classes d'attestations médicales en initial, prorogation ou en renouvellement. Il n'exercera qu'au sein d'un CEMPA.

6.0.8 Conseil médical de l'aéronautique civile (CMAC)

(a) Le Directeur Général de l'ANAC établit un conseil médical pour statuer sur des cas relatifs aux MEA, aux CEMPA et au personnel aéronautique. Le Conseil médical de l'aéronautique civile peut être saisi d'un recours administratif par le personnel aéronautique ou son employeur à l'encontre des décisions prises par les centres d'expertise de médecine aéronautique ou les médecins examinateurs agréés.

(b) Le CMAC est chargé :

- de se prononcer sur le caractère définitif des inaptitudes médicales déclarées, à l'égard du personnel aéronautique, par les CEMPA nationaux ou un MEA exerçant à titre privé ;
- de soumettre au Directeur Général de l'ANAC des propositions concernant les décisions en matière de reconnaissance d'incapacité temporaire ou permanente de travail consécutive à un accident aérien survenu en service ou une maladie imputable au service aérien ;
- de se prononcer sur les actes délivrés par les MEA et les CEMPA ainsi que sur les infractions commises par les MEA et les CEMPA ;
- d'étudier et de coordonner toutes les questions d'ordre physiologique, médical, médico-social et d'hygiène intéressant l'aéronautique civile le personnel aéronautique ;
- de recevoir et d'examiner :
  - ✓ les appels interjetés par les postulants à une attestation médicale du personnel aéronautique déclaré médicalement inapte par un CEMPA national ou un MEA exerçant à titre privé ;
  - ✓ les appels interjetés par les employeurs qui contestent les décisions prononcées par un CEMPA ou un MEA exerçant à titre privé.

(c) Le Conseil Médical comprend cinq (05) membres :

- un (01) membre représentant le Directeur Général de l'ANAC assurant la présidence ;
- le Médecin Évaluateur de l'ANAC assurant le secrétariat ;
- le Médecin Examinateur Agréé ayant prononcé l'inaptitude ;

- un Médecin spécialiste dans la discipline ayant motivé l'inaptitude ;
- un (01) membre représentant le personnel aéronautique.

Le conseil peut solliciter l'expertise médicale de toute autre compétence en cas de besoin.

Les dispositions relatives au fonctionnement du CMAC sont décrites à l'appendice au §6.0.8 du présent règlement.

6.0.9 Examens médicaux

(a) Rapport d'examen

A l'issue de l'examen médical, le médecin-chef du CEMPA ou le MEA exerçant à titre privé doit soumettre au médecin évaluateur, au plus tard cinq (05) jours ouvrables, un rapport complet signé pour tout examen de Classes 1, 2 et 3.

(b) Exigences périodiques

Les investigations particulières à effectuer lors de l'examen initial, de prorogation ou de renouvellement, sont fixées dans les paragraphes 6.2 à 6.5 du présent chapitre 6 et résumés dans le Moyen de Conformité (MC) 19 au chapitre 6 du présent règlement.

6.0.10 Certificats médicaux

(a) Contenu du certificat

Le certificat médical contient les informations suivantes :

(1) Numéro de licence du détenteur ;
(2) Classe (1, 2 ou 3) ;
(3) Nom et prénoms du détenteur ;
(4) Date et lieu de naissance ;
(5) Nationalité ;
(6) Limitations, conditions ou dérogations ;
(7) Nom, numéro d'agrément et signature du MEA ;
(8) Cachet du CEMPA ou du MEA exerçant à titre privé ;
(9) Date de l'examen ;
(10) Date de fin de validité du certificat.

Le format du certificat est spécifié au MC 20 du chapitre 6 du présent règlement.

(b) Utilisation des attestations médicales :

(1) Une attestation médicale doit être remise à la personne examinée, éventuellement en double exemplaire, à la fin de l'examen.

(2) Tout candidat qui est déclaré inapte par un CEMPA ou un MEA (exerçant à titre privé) peut soumettre une requête à l'ANAC en vue d'un réexamen de son cas. Ce candidat dispose d'un délai maximal de trente (30) jours après réception de son inaptitude pour faire appel.

(3) Le détenteur d'un certificat médical doit le présenter au CEMPA ou au MEA (exerçant à titre privé) lors de son renouvellement ou de sa prorogation.

(e) Annotation des certificats médicaux

(1) Lorsqu'une dérogation a été accordée à un postulant., celle-ci doit être portée sur le certificat médical, en complément de toutes conditions éventuellement exigées.

(2) Lorsqu'un certificat médical d'aptitude a été délivré par un CEMPA ou un MEA (exerçant à titre privé), l'ANAC sur avis du médecin évaluateur peut, dans un délai de soixante jours depuis la date de délivrance du certificat et pour des raisons dûment justifiées et notifiées au personnel aéronautique et au CEMPA ou au MEA (exerçant à titre privé), limiter ou suspendre cette aptitude.

(f) Déclaration d'inaptitude

(1) Tout candidat ayant fait l'objet d'une déclaration d'inaptitude, doit en être informé par écrit.

(2) Cette inaptitude doit être notifiée à l'ANAC dans un délai de trois (03) jours ouvrables.

6.0.11 Durée de validité des certificats médicaux

(a) Durée de validité

Un certificat médical est valide à compter de sa date de délivrance conformément aux dispositions du paragraphe 1.2.5.2:

(b) Prorogation

Si le nouvel examen médical a lieu au cours des 45 jours précédant la date d'expiration déterminée conformément au § (a) ci-dessus, la durée de validité du nouveau certificat s'étend de la date d'expiration du certificat médical précédent à la date déterminée au (a) (1) ou (2) au paragraphe 1.2.5.2 (1) à (5) selon le cas.

(c) Renouvellement

Si l'examen médical n'a pas lieu dans le délai de 45 jours mentionné en (b) ci-dessus, la date d'expiration du certificat médical sera calculée, selon les modalités indiquées dans le § (a) ci-dessus en partant de la date du nouvel examen médical général de renouvellement.

(d) Critères liés à la prorogation ou au renouvellement

Les critères à satisfaire pour la prorogation ou le renouvellement des certificats médicaux sont les mêmes que ceux qui sont requis pour la délivrance du certificat initial, sauf mention contraire.

(e) Réduction de la durée de validité

La durée de validité d'un certificat médical peut être réduite par un C.E.M.A ou un M.E.A si la situation clinique l'exige.

(f) Examen supplémentaire

Si l'Autorité estime qu'un doute raisonnable existe quant à l'aptitude du titulaire d'un certificat médical, le médecin évaluateur peut notifier au personnel aéronautique concerné de se soumettre à des examens et analyses supplémentaires. Les résultats de ces examens et analyses sont portés à la connaissance du médecin évaluateur. En cas de refus de se soumettre aux examens et analyses supplémentaires demandés par le médecin évaluateur, ce dernier peut suspendre la validité du certificat médical.

6.0.12 Obligations du candidat

(a) Renseignements à fournir

Le postulant ou le détenteur d'un certificat médical doit produire une pièce d'identité et remettre au C.E.M.A. ou au M.E.A une déclaration signée indiquant ses antécédents médicaux personnels, familiaux et héréditaires.
Le candidat indiquera également dans cette déclaration s'il a déjà subi un tel examen et, si c'est le cas, quels en ont été les résultats. Le candidat doit être informé de la nécessité de fournir, pour autant qu'il en ait connaissance, des informations complètes et précises.

(b) Fausse déclaration

Toute information intentionnellement fausse peut priver d'effet, dès sa délivrance, le certificat médical. Tout C.E.M.A ou M.E.A, s'il en est lui-même informé, prévient immédiatement le médecin évaluateur qui prend les dispositions à cet effet.

6.0.13 Dérogation et appel

(a) Dérogation

Le médecin examinateur désigné, lors de l'examen d'admission ou de révision du personnel aéronautique titulaire d'une licence ne remplissant pas entièrement les conditions médicales exigées par la réglementation en vigueur, peut délivrer ou renouveler l'attestation médicale si les conditions suivantes sont remplies :

- 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 ;
- il a été dûment tenu compte de l'habileté, des aptitudes et de l'expérience du candidat ainsi que des conditions d'exploitation ;
- la licence portera la 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.

(b) Appel

Le personnel de l'aéronautique civile qui conteste une décision du MEA exerçant à titre privé ou d'un CEMPA soumet un recours à l'ANAC.

6.0.14 Formation en médecine aéronautique

Les MEA sont des médecins titulaires du diplôme d'État de Docteur en médecine et qui ont reçu une formation en médecine aéronautique conforme à un programme accepté par l'ANAC. Ils doivent avoir acquis une connaissance et une expérience pratique des conditions dans lesquelles les titulaires des licences et qualifications exercent leurs activités.

(a) Formation de base en médecine aéronautique

La formation de base en médecine aéronautique doit être sanctionnée par une capacité en médecine aéronautique et spatiale ou un brevet de médecine aéronautique et spatiale ou équivalent.

(b) Recyclage en médecine aéronautique

La formation de recyclage est basée sur l'accomplissement de séminaires et conférences internationaux reconnus par l'OACI.

6.1 Certificat d'aptitude physique et mentale - Généralités

6.1.1 Classes de certificat d'aptitude physique et mentale

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

a) Classe 1, applicable aux candidats et aux titulaires, pour :
- les licences de pilote professionnel — aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable, et hélicoptère ;
- les licences de pilote en équipage multiple — avion ;
- les licences de pilote de ligne — aéronef à sustentation motorisée, 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 — aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable et hélicoptère ;
- les licences de pilote de planeur ;
- les licences de pilote de ballon libre ;
- licence de pilote d'ULM ;
- licence de membre d'équipage de cabine.

c) Classe 3, applicable aux candidats et aux titulaires, pour :
- les licences de contrôleur de la circulation aérienne
- les licences de télépilote.

6.1.2 Le candidat à la délivrance d'une attestation médicale doit fournir au médecin-examinateur une déclaration, dont il atteste l'exactitude, sur ses antécédents médicaux personnels, familiaux et héréditaires. Il doit être averti que sa déclaration

doit être aussi complète et précise que possible. En cas de fausse déclaration, il est fait application des dispositions du § 1.2.4.5.1.

6.1.3 Le médecin-examinateur doit rendre compte à l'Autorité de l'Aviation Civile 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.

6.1.4 Le niveau d'aptitude physique et mentale à respecter en vue du renouvellement d'une attestation médicale est 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 du § 1.2.4.1 doit subir un examen médical fondé sur les conditions :

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

En plus des dispositions du présent règlement, le MEA est autorisé à réaliser tous examens approfondis si besoin.

Pour tout pilote âgé de 65ans et plus exerçant dans le domaine du travail aérien, le MEA doit en plus des examens médicaux ci-dessus cités, effectuer tout examen complémentaire approfondi jugé nécessaire par le MEA.

6.2.2 Conditions d'aptitude physique et mentale

Le candidat à l'obtention d'une attestation médicale d'une classe quelconque doit être 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'ANAC s'assure donc qu'il y a équivalence entre les méthodes d'évaluation.

6.2.3.2 Il doit être :

a) effectué les tests d'acuité visuelle avec un niveau d'éclairement ambiant correspondant à l'éclairement ordinaire de bureaux (30-60 cd/m^2) ;

b) mesuré l'acuité visuelle au moyen d'une série d'anneaux de Landolt ou d'optotypes similaires, éloignés du candidat d'une distance appropriée à la méthode adoptée.

6.2.4 Conditions de perception des couleurs

6.2.4.1 L'Autorité de l'Aviation Civile emploi les méthodes d'examen propres à garantir une vérification fiable de la perception des couleurs.

6.2.4.2 Le candidat doit 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 doit subir 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 D_{65} 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 de l'Aviation Civile est déclaré apte. Le candidat qui n'obtient pas un résultat satisfaisant à cette épreuve est 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 sont 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 doivent être non polarisantes et de teinte grise neutre.

6.2.5 Conditions des tests d'audition

6.2.5.1 L'Autorité de l'Aviation Civile utilise des méthodes d'examen qui garantissent des tests d'audition fiables.

6.2.5.2 Le candidat doit avoir 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 doivent subir 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'Age de 40 ans, et ensuite, un au moins tous les deux ans.

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

6.2.5.4 Les candidats à une attestation médicale de classe 3 doivent subir 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'Age de 40 ans, et ensuite, un au moins tous les deux ans.

6.2.5.4.1 D'autres méthodes donnant des résultats équivalents peuvent 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'Age 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 subissent 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 — aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable ou hélicoptère, de pilote en équipage multiple — avion ou de pilote de ligne — aéronef à sustentation motorisée, avion ou hélicoptère doivent subir 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 — aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable ou hélicoptère, de pilote en équipage multiple — avion ou de pilote de ligne — aéronef à sustentation motorisée, avion ou hélicoptère doit être renouvelée à des intervalles ne dépassant pas ceux qui sont spécifiés au § 1.2.5.2.

6.3.1.2.1 Tous les ans, dans le cas des candidats à une attestation médicale de classe 1 âgés de moins de 40 ans, l'Autorité de l'Aviation Civile, si elle le juge utile, permet aux médecins-examinateurs de sauter certains points d'examen régulier liés à l'évaluation de l'aptitude physique tout en mettant davantage l'accent sur l'éducation sanitaire et la prévention des mauvais états de santé.

6.3.1.3 Lorsque l'Autorité de l'Aviation Civile s'est assuré que le candidat remplit les conditions de la présente section et satisfait aux dispositions générales des § 6.1 et 6.2, le candidat obtient une attestation médicale de classe 1.

6.3.2 Conditions d'aptitude physique et mentale

6.3.2.1 Le candidat ne doit être 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 doit présenter 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 doit être susceptible de le mettre dans l'impossibilité d'exercer avec sécurité les privilèges de la licence sollicitée ou détenue.

6.3.2.2.1 Un candidat qui souffre de dépression et qui est traité par antidépresseurs est déclaré inapte, à moins que l'évaluateur médical, en possession de tous les détails du cas en question, estime que l'état du candidat ne risque pas de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

6.3.2.3 Le candidat ne doit présenter 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 ne pas avoir 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 doit présenter 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 est 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 est 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 ne soit 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 doit comporter un électrocardiogramme.

6.3.2.6.1 Les examens révisionnels des candidats âgés de plus de 40 ans doivent comporter un électrocardiogramme au moins une fois tous les six mois.

6.3.2.6.2 Réservé

6.3.2.7 La pression artérielle systolique et diastolique doit rester dans les limites normales.

6.3.2.7.1 L'usage d'agents hypotenseurs est 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 doit pas présenter aucune anomalie fonctionnelle ou structurelle importante.

6.3.2.9 Il ne doit exister 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 sont 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 ne soit 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 sont déclarés inaptes.

6.3.2.11.1 L'usage de médicaments pour contrôler l'asthme est 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 sont 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 sont déclarés inaptes.

6.3.2.13.1 Les candidats ne doivent pas avoir une 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, sont 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, est déclaré inapte jusqu'à ce que le CMAC, 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 sont déclarés inaptes.

6.3.2.16 Les candidats souffrant de diabète insulinodépendant sont déclarés inaptes.

6.3.2.16.1 Les candidats souffrant de diabète sucré non insulino-dépendant sont 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 sont 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 sont 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 doit comporter une analyse d'urine et toute anomalie doit faire 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, sont 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 sont 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) sont 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 sont 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 doit être 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 doit être 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 doit pas présenter 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 doit pas présenter 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 ne doit pas exister :

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 ne doit entraîner pas nécessairement l'inaptitude du candidat.

6.3.2.26 Il ne doit exister :

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 sont déclarés inaptes.

6.3.3 Conditions de vision

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

6.3.3.1 Le fonctionnement des yeux et de leurs annexes doit être normal. Le candidat ne doit pas présenter 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 doit être égale au moins à 6/9 pour chaque œil pris séparément, et l'acuité visuelle binoculaire doit être 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 peut 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 peuvent 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 doivent utiliser des lentilles de contact ou des lentilles de lunettes à indice élevé.

***Note** : Si des lunettes sont utilisées, des lentilles à indice élevé sont nécessaires pour réduire au minimum la distorsion de champ périphérique.*

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 sont 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 sont 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 doit être 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 peut 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 doit être gardée à portée de main pour utilisation immédiate.

6.3.3.5 Le candidat doit présenter un champ visuel normal.

6.3.3.6 Le candidat doit 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 disqualifiantes.

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 doit pas présenter, 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 peut 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 — aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable ou hélicoptère, de pilote de planeur, de pilote

de ballon libre, de mécanicien navigant ou de navigateur doivent subir 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 — aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable ou hélicoptère, de pilote de planeur, de pilote de ballon libre, de mécanicien navigant ou de navigateur doit être renouvelée à des intervalles ne dépassant pas ceux qui sont spécifiés au § 1.2.5.2.

6.4.1.3 Lorsque l'Autorité de l'Aviation Civile s'est assurée 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

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

6.4.2.1 Le candidat ne doit être 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 doit présenter 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 doit être susceptible de le mettre dans l'impossibilité d'exercer avec sécurité les privilèges de la licence sollicitée ou détenue.

6.4.2.2.1 Un candidat qui souffre de dépression et qui est traité par antidépresseurs est déclaré inapte, à moins que l'évaluateur médical, en possession de tous les détails du cas en question, estime que l'état du candidat ne risque pas de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

6.4.2.3 Le candidat ne doit présenter 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 ne doit pas avoir 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 doit présenter 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 doit être 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 doit être 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 ne soit 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 doit comporter 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 40 ans doivent comporter un électrocardiogramme au moins tous les 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 doit rester dans les limites normales.

6.4.2.7.1 L'usage d'agents hypotenseurs doit être 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 doit présenter aucune anomalie fonctionnelle ou structurelle importante.

6.4.2.9 Il ne doit exister 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 comportent 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 sont 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 ne soit 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 sont déclarés inaptes.
6.4.2.11.1 L'usage de médicaments pour contrôler l'asthme doit être 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 sont 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 ne doivent pas avoir une 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 sont 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, sont déclarés inaptes.

6.4.2.14.1 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, doit être déclaré inapte jusqu'à ce que le CMAC, 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 sont déclarés inaptes.

6.4.2.16 Les candidats souffrant de diabète insulinodépendant sont déclarés inaptes.

6.4.2.16.1 Les candidats souffrant de diabète sucré non insulinodépendant sont 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 sont 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 sont 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 doit comporter 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, sont 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 sont 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) sont 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 sont 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 Dans le cas des candidates dont la grossesse est sans complication et à faible risque qui sont évaluées et suivies conformément aux dispositions du § 6.4.2.21, 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.

6.4.2.22 Après un accouchement ou une interruption de grossesse, la candidate ne doit être 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 doit pas présenter 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 doit pas présenter 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 ne doit pas exister :

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'entraîne pas nécessairement l'inaptitude du candidat.

6.4.2.26 Il ne doit pas exister 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 sont déclarés inaptes.

6.4.3 Conditions de vision

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

6.4.3.1 Le fonctionnement des yeux et de leurs annexes doit être normal. Le candidat ne doit pas présenter 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 doit être égale au moins à 6/12 pour chaque œil pris séparément, et l'acuité visuelle binoculaire doit être 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 peut 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 peuvent 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 doivent utiliser 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 sont 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 doit être 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 peut 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 doit avoir 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 doit démontrer 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 doit être gardée à portée de main pour utilisation immédiate.

6.4.3.5 Le candidat doit présenter un champ visuel normal.

6.4.3.6 Le candidat doit 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 disqualifiantes.

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'examinateur, à une distance de 2 m de ce dernier, sont 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, sont déclarés inaptes.

6.4.4.3 Les candidats qui ne remplissent pas les conditions du § 6.4.4.1 ou 6.4.4.2 subiront 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 Les candidats à l'obtention d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne doivent subir un examen médical initial en vue de l'obtention d'une attestation médicale de classe 3.

6.5.1.2 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 la licence de télépilote doit être renouvelée à des intervalles ne dépassant pas ceux qui sont spécifiés au § 1.2.5.2.

6.5.1.3 Lorsque l'ANAC s'est assurée que le candidat remplit les conditions de la présente section et satisfait aux dispositions générales des § 6.1 et 6.2, le candidat doit obtenir une attestation médicale de classe 3.

6.5.2 Conditions d'aptitude physique et mentale

6.5.2.1 Le candidat ne doit être 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 doit présenter 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 psycho-tropes ;
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 doit être susceptible de le mettre dans l'impossibilité d'exercer avec sécurité les privilèges de la licence sollicitée ou détenue.

6.5.2.2.1 Un candidat qui souffre de dépression et qui est traité par antidépresseurs est déclaré inapte, à moins que l'évaluateur médical, en possession de tous les détails du cas en question, estime que l'état du candidat ne risque pas de l'empêcher d'exercer avec sécurité les privilèges de sa licence et de ses qualifications.

6.5.2.3 Le candidat ne doit présenter 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 ne doit pas avoir 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 doit présenter 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 doit être 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 doit être 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 ne soit 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 comporte un électrocardiogramme.

6.5.2.6.1 Les examens révisionnels des candidats âgés de plus de 40 ans doivent comporter un électrocardiogramme au moins tous les ans.

6.5.2.7 La pression artérielle systolique et diastolique doit rester dans les limites normales.

6.5.2.7.1 L'usage d'agents hypotenseurs doit être 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 doit présenter aucune anomalie fonctionnelle ou structurelle importante.

6.5.2.9 Il ne doit exister 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 sont 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 ne soit 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 sont déclarés inaptes.

6.5.2.11.1 L'usage de médicaments pour contrôler l'asthme doit être 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 sont 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 sont 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, sont 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, doit être déclaré inapte jusqu'à ce que le CMAC, 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 sont déclarés inaptes.

6.5.2.16 Les candidats souffrant de diabète insulinodépendant sont déclarés inaptes.

6.5.2.16.1 Les candidats souffrant de diabète non insulinodépendant sont 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 sont 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 sont 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 comporte une analyse d'urine et toute anomalie fait 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, sont 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 sont 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) sont 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 sont 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 Des précautions sont 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 Dans le cas des candidates dont la grossesse est sans complication et à faible risque qui sont évaluées et suivies conformément aux dispositions du § 6.5.2.21, la déclaration d'aptitude doit être limitée à la période se terminant à la fin de la 34e semaine de gestation.

6.5.2.22 Après un accouchement ou une interruption de grossesse, la candidate ne doit être 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 doit pas présenter 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 doit pas présenter 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 doit pas présenter 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 sont déclarés inaptes.

6.5.3 Conditions de vision

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

6.5.3.1 Le fonctionnement des yeux et de leurs annexes doit être normal. Le candidat ne doit pas présenter 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 doit être égale au moins à 6/9 pour chaque œil pris séparément, et l'acuité visuelle binoculaire doit être 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 peut 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 peuvent 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 doivent utiliser 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 sont 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 sont 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 doit être 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 peut 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 doit avoir 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 doit

démontrer qu'une seule paire de lunettes suffit à répondre aux conditions de vision à distance et aux conditions de vision rapprochée.

Note 1.- Les désignations N5 et N14 correspondent à la taille des caractères utilisés.

Note 2.-Un candidat qui a besoin d'une correction de vision rapprochée pour remplir cette condition devra utiliser des lunettes demi-lune, des lentilles bifocales ou peut-être des lentilles à foyer progressif, afin de pouvoir lire les écrans radar, les affichages visuels et les textes écrits ou imprimés et passer à la vision à distance, à travers les vitres, sans enlever ses lunettes. Des lentilles correctrices unifocales pour vision rapprochée (lentilles entières d'une seule puissance, appropriée à la lecture) peuvent être admissibles pour certaines fonctions de contrôle de la circulation aérienne ou de télépilotage. Il convient toutefois de reconnaître que les lentilles correctrices unifocales pour vision rapprochée réduisent sensiblement l'acuité visuelle à distance.

Note 3. -Lorsque le candidat a besoin de se procurer ou de renouveler des lentilles correctrices, il est censé indiquer au spécialiste les distances de lecture propres aux fonctions de contrôle de la circulation aérienne ou de télépilotage qu'il est susceptible d'accomplir.

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 doit être gardée à portée de main pour utilisation immédiate.

6.5.3.5 Le candidat doit présenter un champ visuel normal.

6.5.3.6 Le candidat doit 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 disqualifiantes.

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 doit pas présenter, 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 Un candidat qui présente une perte d'audition supérieure aux limites indiquées ci-dessus peut 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.

Note 1.— La composition spectrale du bruit de fond n'est définie que dans la mesure où la gamme de 600 à 4 800 Hz (fourchette des fréquences vocales) est suffisamment représentée.

Note 2. — Dans le texte destiné aux essais discriminatifs, on utilise normalement des expressions pertinentes à l'aviation et des mots phonétiquement équilibrés.

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.

APPENDICES

APPENDICE AU § 1.2.2.12 CREDIT POUR LES PILOTES MILITAIRES

1. Qualifications de catégorie, de classe et de type d'aéronef

L'Autorité Nationale de l'Aviation Civile peut délivrer au titulaire d'une licence (ou d'un certificat) de pilote militaire une licence de pilote professionnel (CPL) avec qualification de catégorie, de classe ou de type d'aéronef s'il présente la preuve :

(a) qu'il a effectué avec succès un contrôle de compétences de vol et un contrôle de compétence de vol aux instruments sous supervision de l'Autorité militaire dans la catégorie d'aéronef, dans la qualification de classe ou de type, selon le cas, en tant que pilote au cours des 12 mois civils précédant sa candidature,

(b) et a au moins 10 heures de vol en tant que pilote sur cette catégorie d'aéronef, cette qualification de classe ou de type, selon le cas, au cours des 12 mois civils précédant sa candidature.

2 Qualification de vol aux instruments

Le titulaire d'une licence (ou d'un certificat) de pilote militaire peut demander qu'une qualification de vol aux instruments avion ou hélicoptère soit apposée sur sa licence de pilote professionnel si, dans les 12 mois précédant sa candidature :

(a) il a effectué avec succès un contrôle de compétence de vol aux instruments sous supervision de l'Autorité militaire dans la catégorie d'aéronef pour laquelle la qualification de vol aux instruments est sollicitée ;

(b) il a obtenu l'autorisation des forces armées de Côte d'Ivoire d'effectuer des vols IFR dans la catégorie d'aéronef pour laquelle la qualification aux instruments est recherchée.

3. Qualifications de type

L'ANAC ne délivre que des qualifications de type ou de classe pour les aéronefs certifiés pour des opérations civiles.

4. Documents servant d'éléments de preuve

L'ANAC peut accepter les documents suivants comme preuve satisfaisante de statut de pilote militaire :

(a) une pièce justificative de membre des forces armées de Côte d'Ivoire ;
(b) un certificat de cessation d'activités ou d'autorisation délivré par les forces armées ;
(c) au moins un des documents suivants :
  (i) une pièce justificative du statut de pilote militaire ;
  (ii)un formulaire ou un carnet de vol des forces armées indiquant le statut de pilote militaire ;
  (iii) une attestation justifiant que le postulant est diplômé d'une école de l'aviation militaire et dispose d'une qualification de pilote militaire.
(d) un carnet de vol ou document équivalent certifié par les forces armées prouvant le temps de vol sur des aéronefs militaires en tant que membre des forces armées de Côte d'Ivoire.
(e) une attestation de réussite au contrôle de compétences de vol aux instruments effectué au cours des 12 mois précédant sa candidature.

APPENDICE AU § 1.2.5.2 : DUREE DE VALIDITE DES CERTIFICATS MEDICAUX

1 - Classe 1

(a) Si le détenteur d'une licence laisse expirer son certificat médical au-delà de 5 ans, le renouvellement nécessite un examen initial ou approfondi, à la discrétion du médecin évaluateur. Cet examen médical doit être effectué par un C.E.M.A ayant en sa possession le dossier médical de l'intéressé.

(b) Si le détenteur d'une licence laisse expirer son certificat médical au-delà de 2 ans et moins de 5 ans, le renouvellement nécessite un examen normal ou approfondi qui doit être effectué par un C.E.M.A ayant en sa possession le dossier médical.

(c) Si le détenteur d'une licence laisse expirer son certificat médical au-delà de 90 jours mais moins de 2 ans, le renouvellement nécessite un examen normal ou approfondi effectué par un C.E.M.A.

(d) Si le détenteur d'une licence laisse expirer son certificat médical de moins de 90 jours, le renouvellement est possible après l'examen standard ou approfondi requis.

2 - Classes 2 et 3

(a) Quand une qualification vol aux instruments est apposée à la licence, une audiométrie tonale doit être pratiquée dans les 60 derniers mois si le détenteur de la licence a 39 ans ou moins, et dans les 24 derniers mois s'il a 40 ans ou plus.

(b) Si le détenteur de la licence laisse expirer son certificat de plus de 5 ans, le renouvellement nécessite un examen médical initial. Avant l'examen, le M.E.A. doit être en possession du dossier médical de l'intéressé.

(c) Si le détenteur de la licence laisse expirer son certificat de plus de 1 an et de moins de 5 ans, le renouvellement nécessite l'examen prescrit. Avant l'examen, le M.E.A. doit être en possession du dossier médical de l'intéressé.

(d) Si le détenteur de la licence laisse expirer son certificat de moins de 1 an, le renouvellement nécessite l'examen prescrit.

Les validités des attestations médicales peuvent être prolongées de 45 jours comme spécifié au paragraphe 6.0.11.

APPENDICE 1 AU § 1.2.8: ORGANISME DE FORMATION AGREE (OFA)

1. Délivrance d'un agrément d'organisme de formation

1.1 La délivrance d'un agrément d'organisme de formation et le maintien de sa validité dépendent de la conformité de l'organisme aux dispositions du présent règlement.

1.2 L'agrément d'organisme de formation comprend deux documents stipulant les termes, conditions et autorisations, signés par le Directeur Général de l'ANAC :

(1) Un certificat d'agrément d'organisme de formation qui comporte :
- (a) le numéro d'agrément spécifique à l'OFA ;
- (b) le nom et l'emplacement de l'OFA (établissement principal) ;
- (c) la date de délivrance et la période de validité ;
- (d) les conditions de l'agrément, et
- (e) la signature et le sceau du Directeur Général de l'ANAC.

(2) Les spécifications d'agrément de formation qui contiennent :
- (a) le numéro d'agrément spécifique à l'OFA ;
- (b) le type de formation autorisée (et les limitations le cas échéant) ;
- (c) le nom et l'adresse de tout centre de formation satellite et la formation agréée offerte par chacun ;
- (d) la signature et le sceau du Directeur Général de l'ANAC ; et
- (e) la date de délivrance.

1.3 La validité d'un agrément d'organisme de formation est de 36 mois calendaires à compter de sa date de signature et le maintien de sa validité dépend de la conformité de l'OFA aux dispositions du RACI 2000 en vigueur.

1.4 L'agrément d'organisme de formation peut être limité, suspendu ou retiré, si les conditions de délivrance dudit agrément ne sont pas respectées.

2. Processus de certification

2.1 Le processus de certification est constituée de cinq (05) phases. Chaque phase doit être clôturée avant l'entame de la phase suivante. Ce processus est défini comme suit :

2.1.1 Phase 1 – Demande préliminaire

Le postulant doit soumettre à l'ANAC une demande préliminaire contenant une description de la formation envisagée, de sa structure et de ses moyens.

A cette phase l'ANAC et le postulant doivent mettre en place leurs équipes respectives de certification.
Une réunion entre l'ANAC et le postulant sanctionne la fin de cette phase.

2.1.2 Phase 2 – Demande formelle

Le postulant adresse à l'ANAC une lettre de demande formelle d'agrément d'organisme de formation avec les documents requis ci-dessous :

(a) les documents techniques requis concernant l'organisation de la structure, le personnel clé et les installations et équipements :
  (i) les demandes d'acceptation du personnel clé ;
  (ii) l'organigramme ;
  (iii) les programmes de formation et les supports de cours ;
  (iv) le manuel de formation et de procédures ;
  (v) le manuel de Gestion de la Sécurité ;
  (vi) le manuel Qualité ;
(b) la déclaration de conformité à la règlementation en vigueur ;
(c) le calendrier des évènements ;
(d) tout autre document associé jugé pertinent par le postulant.

Si l'un des éléments du dossier est manquant l'ensemble du dossier de demande formelle est rejeté.

Lorsque les documents joints à la lettre de demande formelle sont acceptables pour l'ANAC, l'équipe de certification de l'ANAC procède à leur évaluation sommaire. Les résultats de cette évaluation sont coordonnés avec le postulant jusqu'à la clôture de la phase 2.

Le processus de certification dure quatre (04) mois calendaires à compter de la date de soumission de la demande formelle.

2.1.3 Phase 3 : Évaluation de conformité des documents

Au cours de cette phase, les programmes de formation, le manuel de formation et de procédures, le manuel de Gestion de la Sécurité et le manuel Qualité sont approuvés et les autres documents ou manuels sont acceptés par l'ANAC.

L'équipe de certification procède à l'audition des personnels clés de l'organisme de formation qui sont acceptés, acceptés avec réserve ou refusés.

Le Dirigeant responsable n'est pas soumis à une audition.

Une réunion entre l'ANAC et le postulant sanctionne la fin de cette phase.

2.1.4 Phase 4 : Démonstration et Audit/Inspection

Durant cette phase, l'équipe de certification de l'ANAC procède à un audit/inspection pour vérifier la capacité de l'OFA à mettre en œuvre les exigences règlementaires applicables et les différents documents de l'OFA approuvés par l'ANAC.

Cet audit/inspection portera sur les domaines suivants selon le cas :

(1) Organisation fonctionnelle du centre de formation ;
(2) financement ;
(3) Système d'assurance de la qualité ;
(4) manuel de formation et de procédures ;
(5) programme de formation du personnel ;
(6) adéquation et qualifications du personnel ;
(7) formation et qualifications des instructeurs ;
(8) documents relatifs au cours, support de cours et mise en œuvre ;
(9) formations pratiques au sol et en vol ;
(10) dossiers de formation ;
(11) examens ;
(12) aéronefs école, documents associés et dossiers de maintenance ;
(13) approbation et qualification des entraineurs synthétiques de vols ;
(14) installations : bibliothèque, salles de classes, équipements de formation, cours enseignés et nombre d'étudiants ;
(15) autres équipements et outils pédagogiques ;
(16) dossiers stagiaires ;
(17) Système de gestion de la sécurité ;
(18) Session de démonstration de cours.

La démonstration concerne l'administration de cours en salle, sur simulateur et/ou en vol sous la supervision de l'ANAC en situation réelle ou simulée.

Une réunion entre l'ANAC et le postulant clôture cette phase.

2.1.6 Phase 5 : Délivrance d'agrément d'organisme de formation

Le rapport de la certification est élaboré par l'équipe de certification de l'ANAC et soumis au Directeur Général. Après adoption du rapport, le certificat et les spécifications d'agrément d'organisme de formation sont signés par le Directeur Général de l'ANAC et transmis au postulant.

2.2 Gestion de l'agrément

2.2.1 L'OFA doit afficher bien en vue son agrément dans ses locaux. Il doit le rendre accessible pour examen lors des inspections effectuées par l'ANAC.

2.2.2 Une inspection post-certification doit être effectuée au cours des 6 mois qui suivent la délivrance de l'agrément.

2.2.3 Prorogation et renouvellement

2.2.3.1 Prorogation

(a) Avant toute prorogation d'un agrément d'organisme de formation, l'OFA doit prouver à l'ANAC qu'il a assuré la formation de stagiaires sur au moins une période cumulée de vingt-quatre (24) mois durant la validité de l'agrément détenu.

(b) Si les exigences du § 2.2.3.1 (a) ne sont pas remplies, l'ANAC effectuera un audit ou une inspection de l'OFA avant la prorogation de l'agrément pour s'assurer que les conditions de la délivrance dudit certificat continuent d'être remplies.

(c) La demande de prorogation du certificat d'agrément d'organisme de formation doit être soumise à l'ANAC trois (03) mois avant la date d'expiration du certificat en vigueur.

2.2.3.2 Renouvellement

À l'expiration de l'agrément d'organisme de formation, le postulant doit prouver qu'il satisfait aux exigences qui ont prévalu lors de la délivrance initiale dudit agrément.

2.3 Modifications ou amendements post-certification

2.3.1 Toute modification portant sur les spécifications de l'agrément ou sur le système de gestion de l'organisme de formation, doivent faire l'objet d'une approbation ou acceptation préalable de l'ANAC. Une demande doit être adressée à l'ANAC au moins 30 jours avant la date espérée de mise en œuvre.

2.3.2 Après la certification, toutes révisions ou modifications de manuels de l'OFA doivent être soumis à l'ANAC pour approbation ou acceptation.

2.3.3 Ces changements doivent être implémentés qu'après avoir reçu une approbation de l'ANAC.

3 Manuel de formation et de procédures

3.1 L'organisme de formation doit mettre en œuvre le manuel de formation et de procédures approuvé par l'ANAC. Ce manuel doit être mis à la disposition du personnel concerné. Il doit contenir au moins les informations suivantes :

(a) une description générale de l'objet de la formation que l'organisme est habilité à donner en vertu des conditions de son agrément ;
(b) la teneur des programmes de formation offerts, y compris les didacticiels et le matériel utilisés ;
(c) une description du système d'assurance qualité de l'organisme exigé au § 5 ;
(d) une description des installations et des moyens de l'organisme exigé au § 6 ;
(e) le nom, la fonction et les qualifications de la personne désignée, en application du § 7.1, pour veiller au respect des conditions de l'agrément ;
(f) une description des fonctions et des qualifications du personnel employé, en application du § 7.2, pour planifier, donner et superviser la formation ;
(g) une description des procédures à suivre pour établir et maintenir les compétences du personnel instructeur, procédures qui sont visées au § 7.8 ;
(h) une description de la méthode d'établissement et de tenue des dossiers de formation visés au § 8 ;
(i) une description, s'il y a lieu, de la formation supplémentaire à suivre pour se conformer aux procédures et exigences de l'exploitant ;
(j) une description de la sélection, du rôle et des fonctions du personnel autorisé ainsi que des conditions applicables établies par l'ANAC, si, conformément aux dispositions du § 10, l'organisme de formation agréé est autorisé à faire subir les examens en vue de l'obtention d'une licence ou d'une qualification.

3.2 la structure du manuel de formation et de procédures doit contenir au moins les éléments suivants :

3.2.1 Préambule sur l'utilisation et la portée du manuel
3.2.2 Table des matières
3.2.3 Amendement, révision et distribution du manuel :
(a) procédures d'amendement ;
(b) page d'inscription des amendements ;
(c) liste de distribution

3.2.4 Glossaire – termes importants et définitions

3.2.5 Description de la structure et du plan du manuel :

a) les différentes parties et sections et leur contenu et utilisation ;

b) le plan de numérotation des paragraphes.

3.2.6 Description de la portée de la formation à autoriser ou autorisée en vertu des conditions d'agrément de l'organisme ;

3.2.7 Organigramme (schéma de l'organisation de la direction de l'OFA) et noms des titulaires des postes.

3.2.8 Qualifications, responsabilités et liens hiérarchiques et fonctionnels de la direction et du personnel d'exploitation clé :

(a) le dirigeant responsable ;

(b) le responsable pédagogique ;

(c) le responsable formation vol ;

(d) le responsable formation théorique ;

(e) le responsable qualité ;

(f) le responsable sécurité (le cas échéant) ;

(g) les instructeurs ;

(h) les examinateurs.

3.2.9 Politiques concernant :

(a) les objectifs de l'OFA, y compris l'éthique et les valeurs ;

(b) la sélection du personnel de l'OFA et la tenue à jour de sa qualification ;

(c) la conception et l'élaboration du programme de formation, y compris la nécessité de validation et de révision du programme ;

(d) l'évaluation, la sélection et l'entretien du matériel et des appareils de formation ;

(e) l'entretien des installations et équipements de formation ;

(f) l'élaboration et la tenue à jour d'un modèle de gouvernance du système qualité ;

(g) l'élaboration et le maintien d'une culture centrée sur la sécurité sur le lieu de travail, y compris, le cas échéant, la mise en œuvre d'un modèle de gouvernance d'un système de gestion de la sécurité

3.2.10 Description des installations disponibles

3.2.11 Formation du personnel

3.2.12 Programmes de formation

3.2.12.1 Plan de formations

3.2.12.2 Formations

a) formations théoriques

b) formations pratiques

3.2.13 Épreuves et contrôles menés par l'OFA en vue de la délivrance d'une licence ou d'une qualification

3.2.14 Dossiers
3.2.15 Système de gestion de la sécurité
3.2.16 Assurance de la qualité
3.2.17 Appendices

3.3 L'organisme de formation doit veiller à ce que le manuel de formation et de procédures soit mis à jour selon les besoins.

3.4 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) au moins une fois l'an ;
(b) après des événements importants tels que fusions, acquisitions, croissance rapide, réduction des effectifs, etc.) ;
(c) après des changements technologiques (l'introduction de nouveaux équipements) ;
(d) après une modification des règlements en matière de sécurité ;
(e) après tout autre changement significatif.

3.5 Tous les amendements apportés au manuel de formation et de procédures seront communiqués sans délai à tous les organismes et à toutes les personnes auxquels le manuel a été distribué.

3.6 L'OFA doit surveiller l'utilisation du manuel de formation et de procédures après sa diffusion. Il doit veiller ainsi 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.

4. Programmes de formation

4.1 L'ANAC homologue un programme de formation pour toutes licences définies dans le présent règlement qui permet l'emploi d'un moyen alternatif pour la conformité avec les conditions d'expérience fixées par le présent règlement, à condition que l'organisme de formation agréé démontre à la satisfaction de l'ANAC que la formation assure un niveau de compétence équivalant au moins à celui qui est assuré par les conditions minimales d'expérience applicables au personnel n'ayant pas suivi une telle formation homologuée.

4.2 Réservé
(L'ANAC n'homologue pas de programme de formation pour une licence de pilote en équipage multiple).

4.3 Tout postulant ou titulaire d'un agrément d'OFA conformément au présent règlement doit soumettre à l'ANAC le programme pour chaque type de formation pour approbation.

4.4 La demande d'approbation d'un programme de formation doit parvenir à l'ANAC au moins trente (30) jours avant la date prévue de début de la formation.

4.5 L'approbation des différents programmes de formation se fait sur la base des contenus de formation défini dans le présent règlement présent règlement.

4.6 Le programme de formation doit comporter :

(a) le syllabus de formation ;
(b) le détail de l'instruction théorique, pratique et/ou en vol sous la forme d'une présentation par semaine ou par phase ;
(c) une liste des exercices standards ;
(d) un plan de cours ; et
(e) les fiches pédagogiques.

5. Système d'assurance qualité

5.1 L'organisme de formation doit mettre en place un système d'assurance qualité acceptable pour l'ANAC et qui garantit que les pratiques de formation respectent toutes les dispositions pertinentes.

Pour cela l'organisme de formation doit :

(i) désigner un Responsable Qualité, qui doit être accepté par l'ANAC ;
(ii) élaborer et mettre en œuvre un programme d'assurance qualité.

5.1.1 Politique qualité

5.1.1.1 L'OFA doit élaborer une politique qualité qui s'applique à tous les niveaux de l'organisme.

5.1.1.2 La politique qualité doit fournir un cadre pour l'établissement des objectifs qualité.

5.1.1.3 La politique qualité doit être tenue à jour, disponible, communiquée, comprise et mise à la disposition des parties intéressées.

5.1.1.4 Le Dirigeant Responsable doit s'engager à fournir en permanence les ressources nécessaires, atteindre et à améliorer de façon continue son système à travers la politique qualité de l'OFA.

5.1.2 Programme d'Assurance Qualité

Le programme d'Assurance Qualité d'un OFA doit comprendre des politiques, processus et procédures bien conçus et documentés, au moins pour les activités suivantes :

(a) Surveillance des services de formation et contrôle des processus ;
(b) Surveillance des méthodes d'évaluation et de passage des épreuves ;
(c) Surveillance des qualifications et de la formation du personnel ;
(d) Surveillance de la qualification des dispositifs et de l'équipement de formation, de leur calibrage et de leur fonctionnement, selon le cas ;
(e) Surveillance des activités des sous-traitants ;
(f) Élaboration, mise en œuvre et suivi des mesures correctives et de prévention et des systèmes de compte-rendu qui y sont associés ; et
(g) Utilisation des analyses statistiques appropriées pour identifier les tendances et y réagir de façon appropriée.

Les activités d'assurance qualité sont réalisées entre autres au travers d'audits internes et externes, de contrôles et de suivi réguliers.

5.1.3 Planning d'audits d'assurance qualité

5.1.3.1 Un OFA doit élaborer et mettre en œuvre un planning annuel d'audit de l'Assurance Qualité et une procédure d'amendement associée.

5.1.3.2 Le planning d'audit d'assurance de la qualité doit comprendre tous les aspects de la formation nécessaires pour donner l'assurance que toutes les activités de formation sont réalisées conformément à la règlementation en vigueur.

5.1.3.3 Chaque aspect de la formation doit être passé en revue au moins une fois sur une période de douze (12) mois.

5.1.3.4 Le planning d'audits doit tenir compte des changements importants apportés à l'organisation, à la formation, aux technologies ainsi qu'à la réglementation en vigueur.

5.1.4 Auditeurs internes

Les audits internes et externes de l'OFA sont réalisés par des auditeurs qualifiés désignés par l'organisme.

5.1.5 Documentation du programme d'audit de l'Assurance Qualité

La documentation du programme d'audit de l'Assurance Qualité comprend :

(a) le calendrier du processus de suivi ;
(b) les procédures d'audit ;
(c) les procédures de compte-rendu ;
(d) les procédures de suivi et celles relatives aux mesures correctives ;
(e) le système d'enregistrement ; et
(f) le contrôle de la documentation.

5.1.6 Revue de direction

5.1.6.1 La revue de direction doit être effectuée au moins une fois par an pour évaluer l'efficacité globale du système qualité.

Le Dirigeant Responsable doit décider de la forme et de la structure des revues de direction.

5.1.6.2 La revue de direction doit prendre en compte :

- Les actions issues de la revue précédente ;
- les résultats de la mise en œuvre du programme d'assurance qualité ;
- l'efficacité des actions mises en œuvre ;
- l'adéquation des ressources ;
- les opportunités d'amélioration ;
- les changements majeurs dans le système ;
- la prévention des non-conformités potentielles, le cas échéant.

5.1.6.3 Les conclusions faites suite à une revue de direction doivent être mises en œuvre.

5.2 Manuel qualité

Le manuel qualité doit comprendre :

(a) la terminologie ;
(b) les abréviations ;
(c) la rédaction, la vérification et l'approbation du manuel signé et daté ;
(d) la table des matières ;
(e) l'objet et le domaine d'application du système qualité ;
(f) les références réglementaires et normatives applicables ;
(g) la politique qualité et les objectifs qualité ;

(h) la description de l'organisation de l'OFA ;
(i) la description des tâches et responsabilités ;
(j) la description des activités ;
(k) l'organisation et la description du système qualité ;
(l) les techniques de surveillance interne ;
(m) le programme de formation et de sensibilisation à la qualité ;
(n) le programme de surveillance d'interne ;
(o) le programme d'analyse des données de formation ;
(p) le système d'enregistrement ;
(q) la fréquence de la tenue des revues de direction ;
(r) les procédures associées nécessaires notamment :
1. les procédures d'audit, inspections, de sondages, enquêtes, etc.,
2. les procédures de comptes rendus ;
3. les procédures de traitement des dysfonctionnements ;
4. la procédure de gestion des risques ;
5. la procédure de revue de direction ;
6. la procédure de maîtrise de la documentation ;
7. la procédure de gestion du changement.

5.3 Dossiers relatifs à la qualité

5.3.1 L'OFA doit conserver des dossiers complets et facilement accessibles, documentant les résultats du programme d'audit de l'Assurance Qualité.

5.3.2 Les dossiers doivent être conservés au moins pendant une période de trois ans. Les dossiers pertinents comprennent :
a) Le planning d'audits d'assurance qualité ;
b) Les rapports d'inspection et d'audit de la qualité ;
c) Les rapports des revues de direction ;
d) les comptes rendus relatifs aux actions correctives.

5.3.3 Les autres documents relatives au système qualité doivent être conservés et archivés conformément à la règlementation en vigueur.

6. Installations et moyens

6.1 Tout postulant ou détenteur d'un agrément d'OFA délivré conformément au présent règlement doit établir et maintenir un siège principal qui est physiquement situé à l'adresse inscrite sur son certificat.

6.2 Le détenteur d'un agrément d'OFA peut dispenser une formation approuvée par l'ANAC dans un OFA satellite si :

(a) Les installations, les équipements, le personnel et le contenu du cours de l'OFA satellite satisfont aux exigences du RACI 2000 ;
(b) Les instructeurs et les examinateurs de l'OFA satellite sont sous la supervision directe du personnel clé de l'OFA principal ; et
(c) L'ANAC émet des spécifications de formation du détenteur de l'agrément qui porte sur la raison sociale et l'adresse de l'OFA satellite et les cours approuvés, dispensés par l'OFA satellite.

6.3 Un OFA ou un OFA satellite agréé par l'ANAC peut être situé dans un pays autre que la Côte d'Ivoire et doit se conformer aux exigences du présent règlement.

6.4 Les installations et l'environnement de travail doivent convenir à la tâche à effectuer et seront acceptables par l'ANAC. L'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.

6.5 L'OFA doit disposer des renseignements, de l'équipement, des dispositifs et du matériel nécessaires pour dispenser la formation visée par son agrément.

6.6 L'OFA doit disposer de :
(a) de bureaux pour le personnel clé, le personnel administratif et les instructeurs ;
(b) de 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. Une salle de classe doit pouvoir contenir au maximum 16 étudiants ;
(c) de salles d'examens théoriques : Il existe deux types d'examens papiers et numériques.
En cas de passage d'examens numériques, la salle doit être informatisée et chaque candidat devra avoir un ordinateur individuel avec un port USB et une connexion filaire à internet. Des ordinateurs supplémentaires devront être prévus pour servir d'ordinateur de secours en cas d'avarie technique d'un poste candidat. Un ordinateur devra également être réservé à l'usage de l'examinateur. Il aura les mêmes caractéristiques que ceux des candidats et sera également connecté au réseau et à internet.
Le passage d'examens sous format « papier », la salle devra être équipée de tables et de chaises, d'un système d'occultant entre les tables pour isoler les candidats et d'une zone sécurisée pour la conservation des sujets avant le démarrage des épreuves.
(d) de zones sécurisées pour les dossiers de formation et les dossiers du personnel ;

(e) des zones de formation pratique conçues et équipées pour garantir l'acquisition des compétences figurant dans les objectifs finaux de la formation ;
(f) des salles pour les opérations, la planification et le briefing ;
(g) des salles d'entraînement aux procédures et sur simulateur ;
(h) des aires 1.2.8s de stationnement appropriées pour les aéronefs utilisés au cours
des formations ;
(i) des ateliers et hangars pour aéronefs ;
(j) des aires de stockage de pièces détachées, d'outils et de matériel.

6.7 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.

6.8 L'OFA doit soumettre à l'acceptation de l'ANAC toute modification des conditions de travail avant de poursuivre une formation prévue.

6.9 Tout matériel de formation destiné à l'entraînement, aux épreuves ou aux contrôles dans un programme de formation homologué doit être soumis à l'approbation de l'ANAC avant son utilisation lors de la mise en œuvre dudit programme de formation.

6.10 Un OFA doit établir et mettre en œuvre un programme régulier de maintenance pour tous les matériels de formation.

6.11 Un OFA qui utilise les services d'un prestataire pour des matériels de formation est responsable de la qualité de ces matériels.

7. Personnel

L'organisme de formation doit désigner les personnels clés suivants :

7.1 Dirigeant Responsable :

7.1.1 Le dirigeant responsable :
a) est le chef de l'exécutif et doit avoir autorité pour s'assurer que tous les engagements en matière de formation sont financés et réalisés conformément aux exigences règlementaires ;
b) s'engager aussi à mettre en place un système de gestion de la qualité et de la sécurité ;

7.1.2 Le dirigeant responsable est l'interlocuteur auprès de l'ANAC en ce qui concerne la délivrance, la prorogation ou le renouvellement de l'agrément. Il peut déléguer ses pouvoirs de façon écrite à une autre personne de l'OFA.

7.1.3 Le dirigeant responsable doit posséder :

- une expérience dans le management des organisations ;
- une connaissance de la règlementation nationale relative aux conditions d'agrément d'un OFA.

7.2. Responsable Pédagogique :

7.2.1 Le responsable pédagogique a la responsabilité globale d'assurer la réalisation de la formation théorique et pratique, et de suivre la progression de chaque stagiaire.

7.2.2 Le responsable pédagogique doit posséder :

a) une expérience d'au moins cinq (5) ans en qualité d'instructeur pour la formation de personnel aéronautique, et posséder de bonnes capacités managériales ;
b) une connaissance approfondie sur les exigences réglementaires relatives à la certification d'un OFA ;
c) une connaissance approfondie du concept de formation et d'entraînement des personnels au sol (TMA, ATE, ATC), des équipages de conduite, et des équipages de cabine selon le type d'OFA ;
d) une expérience en matière de conception d'un cours ;
e) de bonnes compétences relationnelles et en communication, et être une personne techniquement compétente, intègre et impartial dans l'exercice de ses tâches ;
f) ou avoir possédé une expérience en qualité d'instructeur en vol de pilotes professionnels (pour un OFA de pilotes).

7.3 Responsable du Système de Gestion de la Sécurité (SGS)

7.3.1 Le responsable SGS doit avoir :

a) une formation en gestion de la sécurité d'aviation civile ;
b) une connaissance des exigences réglementaires relatives à la gestion de la sécurité de l'aviation civile ;
c) une expérience d'un (1) an en matière de gestion de la sécurité de l'aviation civile ;
d) une expérience de cinq (5) ans dans le domaine de l'aviation civile ;
e) une connaissance des exigences réglementaires relatives à la certification d'un OFA et du manuel de formation et procédures ;
f) des connaissances dans la conduite des audits.

7.4. Responsable Qualité

7.4.1 Le responsable qualité est chargé de s'assurer que les activités de l'OFA sont menées conformément aux procédures établies et aux exigences règlementaires applicables.

7.4.2 Le responsable qualité :

a) doit être directement rattaché au Dirigeant Responsable ; et
b) doit avoir accès à toutes les informations et toute la documentation de l'OFA y compris celles des sous-traitants ;
c) doit s'assurer que la formation à la qualité du personnel de l'OFA est assurée ;
d) ne doit pas être l'un des responsables opérationnels de l'OFA.

7.4.3 Le responsable qualité doit :

a) avoir effectué une formation diplômante ou qualifiante en management de la qualité ;
b) avoir effectué une formation en techniques d'audit ;
c) avoir une expérience d'au moins trois (3) ans en matière de management de la qualité ;
d) avoir une connaissance des exigences réglementaires relatives à la certification d'un OFA et du manuel de formation et procédures.

7.5 Responsable Formation Vol

7.5.1 Le responsable formation vol est chargé de :

a) la normalisation de toutes les instructions en vol et sur simulateurs de vol, et
b) la supervision des instructeurs de vol et sur simulateurs de vol.

7.5.2 Il doit :

a) être titulaire de la licence de pilote la plus avancée par rapport aux formations à dispenser ;
b) être titulaire de la ou les qualification(s) relative(s) aux formations à dispenser ;
c) détenir une qualification d'instructeur en vol pour au moins un des types d'aéronefs utilisé par l'OFA ;
d) avoir une expérience d'au moins trois (3) ans d'instructeur de vol ;
e) avoir une connaissance des exigences réglementaires relatives à la certification d'un OFA et du manuel de formation et procédures.
g) avoir une expérience en matière de conception d'un cours ;
h) avoir de bonnes compétences relationnelles et en communication, et être une personne techniquement compétente, intègre et impartial dans l'exercice de ses tâches.

7.6 Responsable Formation Sol

7.6.1 Le responsable de la formation théorique est chargé de superviser tous les instructeurs au sol et d'assurer la cohérence et la coordination des activités de formation théorique.

7.6.2 Il doit :

a) totaliser une expérience minimum de trois (3) ans en qualité d'instructeur au sol dans au moins l'une des matières à dispenser ;
b) avoir une connaissance des exigences réglementaires relatives à la certification d'un OFA et du manuel de formation et procédures ;
c) avoir une expérience en matière de conception d'un cours ;
d) avoir de bonnes compétences relationnelles et en communication, et être une personne techniquement compétente, intègre et impartial dans l'exercice de ses tâches.

7.7 Personnel Instructeur

7.7.1 Généralités

7.7.1.1 Tout Personnel instructeur doit être recruté conformément aux procédures internes de l'OFA.

7.7.1.2 Le nombre des instructeurs doit être en adéquation avec les besoins de formation.

7.7.1.3 Chaque Instructeur de l'OFA doit être accepté par l'ANAC. Une autorisation individuelle est délivrée à cet effet.

7.7.1.4 L'organisme de formation doit veiller à ce que tout le personnel instructeur reçoive une formation initiale et une formation périodique qui conviennent aux tâches et aux responsabilités qui lui sont attribuées.

7.7.1.5 L'OFA doit établir et mettre en œuvre un plan de formation du personnel instructeur.

7.7.1.6 Les méthodes de formation du personnel instructeurs acceptables par l'ANAC sont :

a) la formation à distance ou e-learning ;
b) la formation en présentiel.

7.7.1.7 Les instructeurs doivent avoir une connaissance approfondie des règlements en vigueur et des procédures de l'OFA où ils exercent.

7.7.1.8 Ils doivent maîtriser :

a) la langue de la documentation technique utilisée ;
b) la langue dans laquelle la formation et/ou l'examen sont délivrés ;
c) les outils informatiques avec lesquels la formation et/ou l'examen sont délivrés.

7.7.1.9 Les instructeurs affectés à des fonctions d'enseignement doivent respecter un programme d'horaire de travail conforme aux dispositions du code du travail.

7.8.2 Instructeurs en vol

7.8.2.1 Les Instructeurs en vol doivent détenir :

a) une licence de pilote professionnel ou avoir détenu une licence de pilote professionnel pour l'instructeur pilote privé et la (ou les) qualification(s) correspondante(s) aux formations en vol qu'ils sont chargés de dispenser ;
b) une qualification d'instructeur appropriée aux formations dispensées : instructeur de qualification de vol aux instruments (IRI), instructeur de vol (FI), instructeur de qualification de type (TRI), instructeur de qualification de classe (CRI), instructeur aéronef (ULM, dirigeable, aéronef à sustentation motorisée, planeur, ballon libre) ;
c) une habilitation ponctuelle de l'ANAC, le cas échéant, en vue de donner une formation spécifique.

7.8.2.2 Un instructeur de vol n'est pas autorisé à effectuer plus de 8 heures d'entraînement au vol lors de toute périodes de 24 heures consécutives. Pour les instructeurs travaillant dans une compagnie aérienne ou autre organisme, l'OFA doit mettre en place un système pour surveiller les heures de vol effectuées en dehors de l'OFA. Le respect de la limitation à 8 heures est maintenu pour toute périodes de 24 heures consécutives.

7.8.3 Instructeur sur simulateur d'entraînement au vol

7.8.3.1 L'instructeur sur simulateur d'entraînement au vol doit détenir :

(a) soit une qualification FI, soit une qualification TRI, soit une qualification IRI ; soit une autorisation d'instructeur SFI, ou ;
(b) ou avoir détenu une licence de pilote professionnel et avoir une habilitation de l'ANAC.

7.8.3.2 Un instructeur sur simulateur d'entraînement au vol n'est pas autorisé à effectuer plus de 8 heures d'instruction lors de toute période de 24 heure consécutive, à l'exclusion des briefings et des débriefings.

7.8.4 Instructeur au sol

7.8.4.1 Les instructeurs au sol doivent avoir :

- un diplôme ou une licence et qualifications requises pour le type de formation à dispenser ;
- une expérience pratique dans l'aviation dans les domaines pertinents de la formation dispensée ;
- une expérience préalable dans l'instruction théorique et/ou attestation de formation de formateur.

7.8.4.2 Un OFA peut employer temporairement des instructeurs pour des besoins spécifiques.

8. Tenue des dossiers

8.1 Généralités

8.1.1 L'OFA doit tenir des dossiers détaillés sur les stagiaires afin de prouver que toutes les conditions en matière de formation ont été respectées conformément aux exigences réglementaires.

8.1.2 L'OFA doit mettre en place un système permettant de consigner les dossiers de qualifications et de formation du personnel instructeur et examinateur.

8.1.3 Les dossiers exigés au § 8.1.1 doivent être conservés pendant une période d'au moins cinq (05) ans une fois la formation terminée.

8.1.4 Les dossiers exigés au §8.1.2 doivent être conservés pendant une période d'au moins cinq (05) ans après que l'instructeur ou l'examinateur ait cessé d'assurer une fonction pour l'OFA.

8.1.5 Le système de tenue des dossiers d'un OFA doit présenter les caractéristiques suivantes :

a) Exhaustivité. Les dossiers conservés par l'OFA doivent contenir les preuves documentaires de chaque acte de formation et permettre de reconstituer l'historique de formation de chaque élève ou instructeur de l'organisme ;

b) Intégrité. Il est important de préserver l'intégrité des dossiers et de garantir qu'ils ne soient ni retirés ni modifiés. Il faut aussi prévoir un système de sauvegarde des dossiers qui peut assurer la continuité en cas de sinistre ;
c) Accessibilité. Les dossiers du personnel enseignant et des stagiaires doivent être facilement accessibles.

8.1.6 L'OFA doit disposer d'un système de sauvegarde des dossiers pour assurer la continuité en cas de sinistre.

8.1.7 L'OFA doit établir un mécanisme pour l'archivage des dossiers des stagiaires, des instructeurs et des examinateurs à l'expiration du délai de conservation desdits dossiers.

8.1.8 La procédure de gestion (conservation et archivage) des dossiers doit être définie dans le manuel de formation et de procédures.

8.2 Dossiers du personnel instructeur ou examinateur

L'OFA doit tenir à jour un dossier technique pour chaque personnel instructeur ou examinateur, comportant notamment :

- leur(s) Curriculum Vitae (CV) ;
- décision d'habilitation ;
- licence détenue et numéro, le cas échéant ;
- entraînements et formations périodiques reçues ;
- qualifications ;
- résultats de contrôles ainsi que les éventuelles sanctions prononcées à l'encontre du personnel ;
- type de contrat ;
- le relevé des heures de vol de ses instructions (pour les instructeurs en vol).

8.3 Dossiers des stagiaires

8.3.1. L'OFA doit tenir un registre détaillé pour chaque stagiaire pour indiquer que toutes les exigences de formation ont été respectées comme approuvé par l'ANAC.

8.3.2. L'accès aux dossiers de stagiaire est réservé à un personnel restreint défini par l'OFA.

8.3.3. Le contenu du dossier de stagiaire doit être spécifié dans le manuel de formation et de procédures. Il doit contenir au moins les éléments suivants :

(a) le nom de l'élève ou du stagiaire et un document d'identité spécifiant les adresses et contacts du stagiaire ;
(b) une copie de la carte de l'élève/stagiaire ou éventuellement d'une licence, s'il y en a, et un certificat médical ;
(c) les programmes de formation approuvés par l'ANAC suivis par le stagiaire ainsi que la marque et le modèle de l'équipement de formation en vol utilisé, selon le cas ;
(d) les attestations ou justificatifs de formations suivies ;
(e) l'expérience antérieure de l'élève ou stagiaire ainsi que les temps de cours passé au sein de l'OFA ;
(f) la date d'obtention du diplôme de fin de formation ou de transfert vers une autre école ;
(g) le niveau de réussite de l'élève ou stagiaire par rapport à chaque cours et le nom de l'instructeur qui a dispensé la formation ;
(h) un enregistrement continu de la progression de chaque élève ou stagiaire montrant les travaux pratiques ou travaux de laboratoire effectués ou devant être effectués sur chaque sujet ;
(i) la date et les résultats de chaque contrôle de connaissance et du contrôle pratique de fin de cours ainsi que le nom de l'examinateur ayant effectué le(s) contrôle(s), les copies de questions d'examens et des feuilles de réponses du stagiaire ;
(j) le nombre d'heures de formation supplémentaire effectuées après chaque contrôle pratique non satisfaisant.

9. Supervision

9.1. L'ANAC met en place un programme de supervision efficace permettant de veiller à ce que les organismes de formation agréés continuent de respecter les conditions de leur agrément.

9.2. La surveillance porte sur les domaines décrits au §2.1.4 l'appendice 1 au §:1.2.8 du présent règlement.

10. Évaluation et vérification

L'ANAC peut autoriser un OFA à conduire les examens en vue de l'obtention d'une licence ou d'une qualification. Ces examens doivent être administrés par des examinateurs désignés de l'OFA dûment habilités par l'ANAC dans les conditions définies dans le présent règlement.

11. Certificat ou attestation d'achèvement de la formation

Un OFA doit délivrer un certificat ou attestation pour chaque stagiaire qui a achevé avec succès une formation approuvée par l'ANAC. Le certificat ou l'attestation doit comporter au minimum :

a) le nom de l'OFA ;
b) le numéro d'agrément ;
c) le titre du programme de formation approuvé ;
d) la date d'obtention du certificat ou attestation ;
e) une déclaration que le stagiaire a d'une manière satisfaisante achevée chaque étape exigée du cours approuvé de formation incluant les tests sur ces étapes;
f) le sceau et la signature du dirigeant responsable de l'OFA.

12. Restrictions de publicité

12.1. Tout organisme de formation n'est autorisé à se proclamer organisme de formation agréé (OFA) s'il ne détient un agrément d'organisme de formation agréé délivré par l'ANAC ou tout autre document équivalent.

12.2. Un organisme de formation agréé conformément au présent RACI 2000 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 guide de ceux qui ne l'ont pas été.

12.3. Toute publicité d'un organisme de formation détenteur d'un agrément de l'ANAC doit indiquer clairement le numéro de son agrément en cours de validité.

12.4. Un OFA dont le l'agrément 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.

13. Accès à l'Organisme de formation

L'OFA doit permettre à tout instant à l'ANAC d'avoir accès à ses locaux afin de pouvoir vérifier sa conformité avec le présent règlement sans notification préalable.

14. Sous-traitants et fournisseurs tiers

14.1. Un OFA peut décider de passer des contrats de sous-traitance à un organisme tiers concernant les didacticiels, l'équipement et le personnel nécessaire sous réserve de l'approbation par l'ANAC :

(a) de la formation à dispenser, et

(b) du contrat passé avec l'organisme tiers.

14.2. L'OFA assume la responsabilité générale de la qualité des prestations fournies par l'organisme tiers, y compris la pertinence des didacticiels, des équipements et du personnel instructeurs utilisés pour dispenser les formations approuvées de l'OFA.

15. Crédits de formation entre OFA

(a) Un stagiaire peut effectuer un transfert ses heures de formation entamées précédemment d'un OFA à un autre, à condition que :

(1) le nombre d'heures maximum de formation à créditer n'excède pas la moitié du nombre d'heures exigées pour le cours du nouvel OFA ;

(2) le stagiaire justifie que l'expérience et les connaissances acquises précédemment ont été obtenues dans le cadre d'un cours approuvé dispensé par un autre OFA ;

(3) le stagiaire personne passe un test des connaissances et de compétences administré par le nouvel OFA afin de déterminer quelles connaissances et compétence doivent être créditées ;

(4) le nouvel OFA détermine, en se basant sur les résultats du test des connaissances et des compétences requis par l'alinéa (a) (2) de la présente section, ce qui peut être crédité et l'enregistre dans le dossier de formation du stagiaire ;

(5) Le nouvel OFA reçoit une copie du dossier de formation de l'OFA précédent.

APPENDICE 2 AU § 1.2.8 : CADRE POUR LES SYSTEMES DE GESTION DE LA SECURITE (SGS)

Le présent Appendice spécifie le cadre de la mise en œuvre et de la tenue d'un système de gestion de la sécurité (SGS) par un OFA. Un SGS est un système qui permet à une organisation de gérer la sécurité.

Dans le cadre du PNS de l'État de Côte d'Ivoire, l'ANAC exige que les organismes de formation agréés conformément au présent Règlement qui sont exposés à des risques de sécurité liés à l'utilisation d'aéronefs dans le cadre de la fourniture de leurs services mettent en œuvre un système de gestion de la sécurité (SGS).

Le cadre est constitué de quatre composants et douze éléments, qui représentent le minimum pour la réalisation d'un SGS. La mise en œuvre du cadre doit être adaptée à la taille de l'OFA et à la complexité des services fournis. Cet appendice décrit brièvement chacun des éléments du cadre.

1. Composants et éléments du SGS

1.1. Politique et objectifs de sécurité

1.1.1 – Engagement et responsabilité de la direction
1.1.2 – Obligations de rendre compte et responsabilités en matière de sécurité
1.1.3 – Nomination du personnel clé chargé de la sécurité
1.1.4 – Coordination de la planification d'intervention d'urgence
1.1.5 – Documentation relative au SGS

1.2. Gestion du risque de sécurité

1.2.1 – Détermination des dangers
1.2.2 – Évaluation et atténuation du risque de sécurité

1.3. Assurance de la sécurité

1.3.1 – Surveillance et mesure des performances de sécurité
1.3.2 – La gestion du changement
1.3.3 – Amélioration continue du SGS

1.4. Promotion de la sécurité

1.4.1 – Formation et sensibilisation
1.4.2 – Communication en matière de sécurité

2. Cadre règlementaire pour la mise en œuvre du SGS

Les exigences relatives aux composants et les éléments du SGS sont décrits à l'appendice 2 du Règlement Aéronautique de Côte d'ivoire relatif à la gestion de la sécurité, en abrégé RACI 8002.

Les orientations pour la mise en œuvre de ces exigences sont contenues dans le guide référencé « GUID-PNS-8100 », pour la mise en œuvre du Système de Gestion de la Sécurité par les prestataires de services.

Le contenu du manuel SGS est défini dans le guide relatif à la rédaction d'un manuel du Système de Gestion de la Sécurité, référencé « GUID-PNS-8101 ».

APPENDICE 3 AU § 1.2.8 : EXIGENCES DE QUALIFICATION DES DISPOSITIFS DE FORMATION POUR LA SIMULATION DE VOL

1. Champ d'application

1.1 Toute personne, organisme ou entreprise voulant obtenir la qualification d'un simulateur de vol pour la formation, 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 établir que le simulateur d'entrainement au vol et ses conditions d'utilisation satisfont aux conditions techniques fixées par le présent règlement.

1.2 L'ANAC reconnait et accepte les spécifications techniques des autorités des états contractants à la convention de Chicago dont la certification d'un simulateur d'entrainement au vol a été effectuée sur la base d'une règlementation au moins conforme au présent règlement.

1.3 Dans ce cas l'ANAC délivrera à l'organisme de formation étranger une reconnaissance d'agrément ou validation dont la validité tout en étant limitée dans le temps ne doit en aucun cas dépasser celle de l'agrément d'origine.

2. Mise en œuvre

2.1 Le Certificat de Qualification de simulateur d'entrainement au vol délivré par l'ANAC est valable pour une période maximale de trois (3) ans, renouvelable pour la même durée après un contrôle de conformité du simulateur d'entrainement au vol.

2.2 L'ANAC peut refuser, retirer, suspendre ou modifier le certificat de qualification d'un simulateur de vol si les conditions techniques qui ont conduit à sa délivrance ne sont pas respectées.

3. Définitions

Terminologie

3.1 Approbation simulateur de vol (Approbation simulateur). Limite dans laquelle un simulateur d'un niveau de qualification spécifié peut être utilisé par des personnes, des organismes ou des entreprises tel qu'approuvé par l'ANAC.
Elle tient compte des différences entre l'aéronef et le simulateur ainsi que de l'exploitation et des capacités de formation de l'organisme.

3.3 Opérateur de simulateur de vol (Opérateur de simulateur). Personne, organisme ou entreprise directement responsable envers l'ANAC de la demande et du maintien de la qualification d'un simulateur de vol donné.

3.4 Utilisateur de simulateur de vol (Utilisateur de simulateur). Personne, organisme ou entreprise demandant des crédits en matière de formation et de contrôle utilisant un simulateur de vol.

3.5 Qualification d'un simulateur de vol (Qualification simulateur). Niveau de capacité d'un simulateur tel que défini dans le document de conformité.

3.6 Guide de Test de Qualification (QTG). Document conçu pour démontrer que les performances et qualités de vol et de manœuvre d'un simulateur correspondent dans des limites prescrites à celles de l'aéronef et que toutes les conditions réglementaires applicables sont respectées. Le QTG comprend les données de l'aéronef ainsi que celles du simulateur utilisé pour démontrer la conformité.

4. Règles régissant les opérateurs de simulateurs de vol

4.1 L'opérateur de simulateur de vol doit démontrer sa capacité à maintenir les performances, fonctions et autres caractéristiques spécifiées pour le niveau de qualification du simulateur de vol comme suit :

a. **contrôle de qualité**. Maintenir un système de contrôle de qualité ;
b. **mise à jour**. Maintenir des relations avec les fabricants afin d'incorporer les modifications importantes ;
c. **modifications de l'aéronef**. Les modifications de l'aéronef, qu'elles soient ou non l'objet d'une consigne de navigabilité, et qui sont essentielles pour l'entraînement et le contrôle, doivent être appliquées à tous les simulateurs de vol concernés ;
d. **modification de simulateurs** y compris les systèmes de mouvement et de visualisation : Lorsque c'est applicable et essentiel pour la formation et le contrôle, les opérateurs de simulateurs doivent mettre leurs simulateurs de vol à jour (par exemple révisions de données). Les modifications des logiciels et matériels affectant le vol, le maniement au sol et les performances ou toutes modifications majeures des systèmes de mouvement ou de visualisation doivent être évalués pour déterminer l'incidence sur les conditions de validation originales. Si nécessaire, les opérateurs de simulateurs doivent préparer des amendements pour tous les tests de validation concernés. L'opérateur de simulateur doit contrôler le simulateur en fonction des nouvelles conditions de validation ;

e. L'ANAC doit être informée en avance de toute modification majeure pour déterminer si les contrôles effectués par l'opérateur de simulateur sont satisfaisants. Suite à une modification, une évaluation spéciale du simulateur peut être nécessaire avant la remise en service pour la formation.

f. **Installations**. S'assurer que le simulateur de vol soit logé dans des locaux convenables permettant un fonctionnement sûr et fiable.

4.2 L'opérateur de simulateur doit s'assurer que le simulateur et son installation respectent au moins les dispositions suivantes :

(a) les occupants du simulateur et le personnel d'entretien doivent recevoir des instructions sur la sécurité du simulateur relatives aux équipements de sécurité et leur emplacement dans le simulateur en cas d'urgence ;

(b) les dispositifs appropriés de détection, d'avertissement et d'extinction de feu/fumée pour assurer l'évacuation en sécurité des occupants hors du simulateur ;

(c) la protection appropriée contre les dangers électriques, mécaniques, hydrauliques et pneumatiques-y compris ceux provenant des systèmes de restitution d'efforts aux commandes et de mouvement pour assurer la sécurité maximale de tout le personnel aux abords du simulateur ;

(d) autres éléments :

(1) système de communication bilatéral qui reste opérationnel en cas de panne totale de courant ;

(2) éclairage de secours ;

(3) issues et installations de secours ;

(4) systèmes de retenue des occupants tels que sièges, ceintures ;

(5) avertisseur extérieur d'activité du mouvement cabine de la rampe d'accès et des escaliers ;

(6) marquage des zones dangereuses ;

(7) portes et rampes de sécurité ;

(8) commandes d'arrêt d'urgence du mouvement cabine et du système de retour d'efforts aux commandes accessibles indifféremment des sièges pilote et instructeur ;

(9) et interrupteur d'isolation de courant électrique manuel ou automatique. Les caractéristiques de sécurité du simulateur telles que les arrêts d'urgence et les éclairages de secours doivent être contrôlées régulièrement par l'opérateur de simulateur, mais dans tous les cas au moins une fois par an. Ces contrôles doivent être enregistrés.

5. Niveaux de qualification

5.1 Tout simulateur de vol soumis à une première évaluation est évalué pour des niveaux de qualification A, B, C ou D.

5.2 Un simulateur de vol doit être évalué dans les domaines indispensables à l'exécution de la formation du membre d'équipage et des procédures de contrôle y compris :

(a) les qualités de vol et de manœuvre longitudinale, latérale et directionnelle ;
(b) les performances au sol et en vol ;
(c) les opérations spécifiques si applicables ;
(d) la configuration du poste de pilotage ;
(e) le fonctionnement dans des conditions normales, anormales, d'urgence et, si applicable, inhabituelles ;
(f) le fonctionnement et commandes du simulateur du poste instructeur ;
(g) et certaines exigences de qualification et de l'équipement installé.

5.3 Le simulateur de vol doit être soumis à des tests de validation, des tests subjectifs et des tests de fonctionnement tels que définis dans le Guide de Test de Qualification (QTG) de l'exploitant.

5.4 Les données utilisées pour s'assurer de la fidélité d'un simulateur de vol doivent être d'un niveau satisfaisant pour l'ANAC avant que le simulateur de vol n'obtienne un niveau de qualification. L'opérateur de simulateur doit soumettre un QTG acceptable pour l'ANAC.

5.5 Après avoir achevé une évaluation initiale ou d'amélioration, et lorsque tous les points à modifier dans le QTG ont été corrigés pour satisfaire aux exigences de l'ANAC, le QTG est approuvé. Après avoir inclus les résultats des contrôles vérifiés par l'ANAC, le QTG approuvé devient le 'QTG de référence' (MQTG), qui est la base pour la qualification du simulateur ainsi que pour les évaluations périodiques ultérieures du simulateur.

5.6 L'opérateur de simulateur doit exécuter l'intégralité du MQTG progressivement entre chaque évaluation annuelle par l'ANAC. Les résultats doivent être datés et conservés de manière à permettre à l'opérateur du simulateur ainsi qu'à l'ANAC de s'assurer que les critères de validation du simulateur sont respectés.

6. Exigences minimales en vue de l'obtention de la qualification d'un simulateur au niveau A, B, C ou D.

Chacun de ces quatre niveaux comprend une description appropriée ainsi que des crédits maximaux de formation, de contrôle et de test. Lors de la délivrance de l'approbation, le niveau de qualification d'un simulateur n'implique pas automatiquement pour l'utilisateur, l'obtention du crédit maximal correspondant. Les exigences spécifiques d'utilisation de l'aéronef ou du simulateur sont déterminées par l'ANAC. Des cours de formation spécialisés tels que EDTO, TCAS, AWOPS, cisaillements de vent, exigent un niveau de simulation adapté qui doit être évalué par l'ANAC.

7. Niveau de qualification

Exigences techniques générales - Crédit maximal

7.1 Niveau A - Niveau le plus bas de complexité d'un simulateur.

(1) Une réplique close, grandeur nature, du poste de pilotage de l'avion comprenant la simulation de tous les systèmes, instruments, équipements de navigation, de surveillance et de communications, ainsi que des systèmes d'avertissement et d'alarme. Il doit y avoir un poste instructeur avec siège, ainsi que des sièges pour les membres d'équipage et un siège pour des inspecteurs ou observateurs.

(2) Les efforts et débattements des commandes doivent correspondre à ceux de l'aéronef dont il est la réplique et ils doivent répondre de la même manière que l'aéronef dans les mêmes conditions de vol.

(3) L'utilisation de données spécifiques de classe adaptées au type spécifique d'aéronef avec une fidélité suffisante pour répondre aux tests objectifs.

(4) Des tests de fonctionnement et des tests subjectifs sont autorisés. Des modèles génériques pour l'effet de sol et les manœuvres au sol sont permis. Les systèmes de mouvement, de visualisation et de restitution sonore suffisants pour permettre les crédits maximaux de formation, de test et de contrôle recherchés sont exigés.

(5) Le système de visualisation doit fournir pour chaque pilote un champ visuel horizontal d'au moins 45 degrés et vertical d'au moins 30 degrés.

(6) Une scène de nuit est acceptable.

(7) La réponse aux entrées aux commandes ne doit pas excéder 300 millisecondes de plus que celles reconnues sur l'avion.

(8) Il n'est pas nécessaire de simuler les cisaillements de vent convenable pour :

(a) la formation de l'équipage aux procédures.

(b) +la formation au vol aux instruments.

(c) formation, test et contrôle de transition/ de conversion excepté pour les manœuvres de décollage et d'atterrissage.

(d) formations, tests et contrôles des compétences (renouvellement/ revalidation de qualifications de type et de vol aux instruments).

7.2 Niveau B - Comme pour le niveau A plus :

Les données de validation d'essais en vol doivent être utilisées comme base de validation des caractéristiques de vol, de performances et de systèmes. En outre, une programmation des manœuvres au sol et une programmation aérodynamique de l'effet de sol et des caractéristiques associées doivent être tirées des données de validation d'essais en vol.

Comme pour le niveau A, plus :

(a) conditions d'expérience récente.

(b) formation de transition/conversion pour les manœuvres de décollage et d'atterrissage.

(c) test et contrôle de transition/conversion sauf pour les décollages et atterrissages.

7.3 Niveau C - Comme pour le niveau B, plus :

(1) Un système de visualisation crépuscule et nuit est exigé avec un champ de visualisation horizontale permanente d'au moins 75 degrés par pilote.
Il doit être équipé d'un système de mouvement six degrés de liberté.

(2) La simulation de bruit doit comprendre les bruits de précipitations et autres bruits significatifs perceptibles par le pilote et doit pouvoir reproduire les bruits d'un atterrissage en catastrophe. La réponse aux entrées aux commandes ne doit pas excéder 150 millisecondes de plus que celles reconnues sur l'aéronef.

(3) Doit être équipé de la simulation de cisaillements de vent. Comme pour le niveau B, plus le test et contrôle de transition/ conversion pour décollage pour les membres d'équipage dont le niveau d'expérience minimal est défini par l'ANAC.

7.4 Niveau D - Comme pour le niveau C, plus :

Un système de visualisation intégral jour, crépuscule et nuit est exigé et les bruits doivent être fidèlement reproduits ainsi que les vibrations dues au mouvement.

Comme pour le niveau C, plus le test et contrôle de transition/ conversion pour le décollage et l'atterrissage pour les membres d'équipage, pour lesquels un niveau minimal d'expérience défini par l'ANAC peut être exigé.

8. Modifications des simulateurs de vol qualifiés

1) Exigence de notification de modifications majeures d'un simulateur de vol.

L'opérateur d'un simulateur de vol qualifié doit informer l'ANAC de modifications majeures proposées telles que :

(a) modifications aéronef qui pourraient affecter la qualification du simulateur de vol.
(b) modifications du matériel et/ou des logiciels du simulateur de vol qui pourraient affecter les qualités de vol et de manœuvres, les performances ou la représentation des systèmes.
(c) déplacement d'un simulateur de vol.
(d) et toute interruption d'exploitation du simulateur de vol.

L'ANAC peut faire une évaluation spéciale suite à des modifications majeures ou lorsqu'un simulateur de vol ne semble pas fonctionner comme à son niveau de qualification initial.

(2) Amélioration d'un simulateur de vol.

(a) Un simulateur de vol peut être amélioré pour l'obtention d'un niveau de qualification supérieur. Une évaluation spéciale est nécessaire avant l'attribution d'un niveau de qualification supérieur.
(b) Si une amélioration est proposée, l'opérateur de simulateur doit consulter l'ANAC et donner tous les détails concernant les modifications. Si l'évaluation d'amélioration ne tombe pas sur la date anniversaire de la date de qualification originale, une évaluation spéciale est nécessaire pour permettre au simulateur de garder sa qualification, même au niveau précédent.
(c) Dans le cas d'une amélioration de simulateur, un opérateur de simulateur doit effectuer tous les tests de validation pour le niveau de qualification visé. Les résultats des tests de validation proposés dans un guide de test pour une évaluation initiale ou une amélioration ayant eu lieu précédemment ne doivent pas être utilisés pour valider les performances d'un simulateur dans le guide de test proposé pour une amélioration en cours.

(3) Déplacement d'un simulateur de vol

(a) Lors du déplacement d'un simulateur, l'ANAC doit être prévenue avant l'opération programmée avec un calendrier associé.

(b) Avant de remettre le simulateur en service à son nouvel emplacement, l'opérateur de simulateur doit effectuer au moins un tiers des tests de validation (s'il y en a) et les tests subjectifs et des tests de fonctionnement pour s'assurer que le simulateur répond aux critères originaux de qualification.

(c) Un exemplaire du document de test doit être conservé pour que l'ANAC puisse le consulter.

(d) A la discrétion de l'ANAC, le simulateur sera soumis à une évaluation conformément aux critères de qualification originaux.

(4) Interruption d'exploitation d'un simulateur dont la qualification est valable.

(a) Au cas où un opérateur de simulateur prévoit de cesser l'exploitation d'un simulateur pendant une longue période, il doit le notifier à l'ANAC et des contrôles adaptés doivent être établis pendant la période d'inactivité du simulateur.

(b) L'opérateur de simulateur doit établir une procédure acceptable pour l'ANAC permettant de s'assurer que le simulateur puisse être remis en service à son niveau de qualification original.

9. Qualification provisoire d'un simulateur de vol

9.1 Dans le cas de nouveaux programmes d'aéronef, des dispositions particulières peuvent être mises en place pour permettre l'établissement d'un niveau de qualification provisoire.

9.2 Les exigences, les détails relatifs à la délivrance et la période de validité d'un niveau de qualification provisoire sont décidés par l'ANAC.

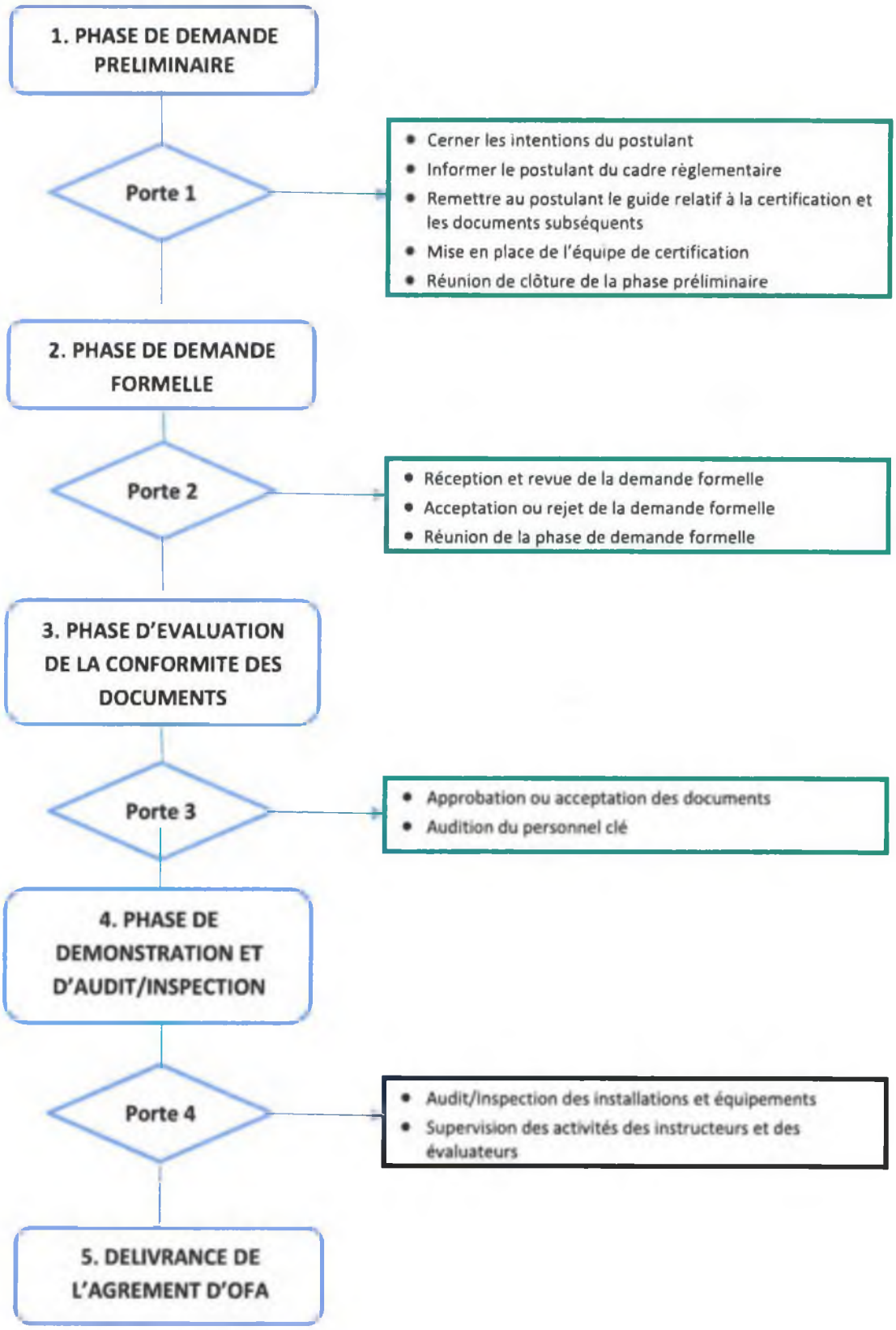
10. Transmissibilité de la qualification d'un simulateur de vol

(1) Lorsque l'opérateur de simulateur change, le nouvel opérateur doit par avance en informer l'ANAC et établir un plan de transfert du simulateur acceptable pour l'ANAC.

(2) A la discrétion de l'ANAC, le simulateur est soumis à une évaluation conformément aux critères de qualification originaux.

(3) Si le simulateur de vol fonctionne conformément à ses critères originaux, son niveau de qualification original est restitué.

APPENDICE 4 au § 1.2.8 : LOGIGRAMME DU PROCESSUS DE CERTIFICATION D'ORGANISME DE FORMATION



APPENDICE 5 AU § 1.2.8 : PROGRAMME DE FORMATION ET CRITERES D'UTILISATION DE SIMULATEURS DE CONTROLEURS DE LA CIRCULATION AERIENNE

Il existe deux types de centre de formation de contrôleur de la circulation aérienne :

- Les organismes de formation agréés en charge de la formation initiale ou ab-initio ;
- Les unités opérationnelles en charge de la formation continue et de qualification.

1. Programme de formation initiale

Le programme de formation initiale de contrôleur de la circulation aérienne est décrit au § 4.4.1.2 du présent règlement.

2. Programme de formation continue et de qualification

2.1 Le programme de formation continue et de qualification de contrôleur de la circulation aérienne est décrit aux § 4.5.1 et 4.5.2.1 du présent règlement.

2.2 Le programme de formation continue et de qualification de contrôleur de la circulation aérienne se déroule en Unité Opérationnelle de contrôleur de la circulation aérienne. Ce programme doit décrire en détail les étapes nécessaires à la formation et leur durée pour permettre la mise en application des consignes et méthodes locales dans les Unités Opérationnelles.

2.3 Le programme de formation visé au § 2.1 ci-dessus doit décrire tous les éléments du système d'évaluation de compétences, notamment les modalités de travail, l'évaluation des progrès et les examens, ainsi que les procédures de notification à l'ANAC.

3. Critères d'utilisation des simulateurs

L'approbation de l'utilisation d'un simulateur et de la partie du plan de formation particulier pour lequel l'organisme de formation et le fournisseur de services ATS propose de l'employer est basée sur une évaluation des critères énumérés ci-dessous. Le point auquel le simulateur réalise ces critères sera employé pour déterminer l'adéquation du simulateur pour l'usage proposé.

Les critères sont :

(a) l'environnement général, qui doit fournir un environnement dans lequel des exercices de simulateur peuvent être courus sans interférence anormale des activités indépendantes ;
(b) la disposition du simulateur ;
(c) l'équipement fourni ;

(d) la présentation, la fonctionnalité, et la mise à jour d'affichage d'information opérationnelle ;
(e) affichages de données, y compris des affichages de bande, le cas échéant ;
(f) équipements de coordination ;
(g) caractéristiques de fonctionnement d'avions, y compris la disponibilité des manœuvres, par exemple l'opération en cours, requise pour une simulation particulière ;
(h) la disponibilité du temps réel change pendant un exercice ;
(i) la capacité de l'environnement simulé de permettre à des étudiants de répondre aux objectifs indiqués des exercices d'entraînement pratiques ;
(j) la capacité du simulateur et de ses exercices de permettre l'objectivité de représentation soit évalué au niveau déterminé dans le programme de formation ;
(k) les processus par lesquels le fournisseur peut être assuré que le personnel associé à la conduite de la simulation est compétent ;
(l) le degré de réalisme de tout système de reconnaissance vocale lié au simulateur ;
(m) quand un simulateur est une partie intégrante d'un système opérationnel d'ATS, les processus par lesquels le fournisseur d'ATS s'assure que l'interférence entre les environnements simulés et opérationnels soit empêchée.

4. Formation dans des situations d'urgence et inhabituelles

Lorsqu'un OFA souhaite utiliser un simulateur pour la formation et l'évaluation dans des situations d'urgence et inhabituelle, le simulateur doit être approuvé pour le plan de formation particulier sur la base de sa capacité de soutenir une juste proportion des objectifs du plan de formation et les conditions d'évaluation.

APPENDICE 6 AU §1.2.8 : PROGRAMME DE FORMATION DES MEMBRES D'EQUIPAGE DE CABINE

1. Les types de formation proposées sont :

a) formation initiale ;
b) formation au type d'aéronef ;
c) formation aux différences ;
d) visite d'un aéronef ;
e) vol de familiarisation ;
f) formation périodique

2. Tout organisme de formation de membre d'équipage de cabine doit veiller à ce que les stagiaires remplissent les conditions définies aux appendices 1,2 et 3 du §4.9 du présent règlement.

APPENDICE 7 AU § 1.2.8 : PROGRAMME DE FORMATION DES DE TECHNICIENS DE MAINTENANCE D'AERONEFS

1. Exigences complémentaires

1.1 Le programme doit proposer au moins le nombre d'heures d'instruction comme indiqué dans le cours de formation de TMA et la durée d'une séance d'instruction ne doit pas être inférieure à 50 minutes :

(1) Cellule : 1150 heures (400 heures de généralités et 750 heures de cellule) ;

(2) Groupe motopropulseur : 1150 heures (400 heures de généralités et 750 heures de Groupe motopropulseur) ;

(3) Combinaison cellule et groupe motopropulseur : 1900 heures (400 heures de généralités, 750 heures de cellule et 750 heures de groupe motopropulseur).

1.2 Le programme doit couvrir les sujets et les éléments décrits dans le standard de cours de formation de TMA (voir § 14 de la présente partie 3).

1.3 Tout OFA doit enseigner chaque sujet au moins jusqu'au niveau de compétence indiqué et défini dans le standard de cours de formation de TMA (voir § 14 de la présente partie 3).

1.4 Le détenteur de certificat doit maintenir un programme montrant :

(i) les projets pratiques devant être couverts ;

(ii) pour chaque sujet, la proportion de théorie et d'autres types d'instructions à dispenser ;

(iii) une liste des contrôles minimaux exigés.

1.5 Tout OFA peut délivrer des certificats de compétence à des personnes ayant achevé de façon satisfaisante les cours de spécialité à condition que toutes les exigences soient satisfaites et que ces certificats spécifient la marque et le modèle d'aéronef pour lequel cette certification est délivrée.

2. Standard de cours TMA

2.1 Généralités

2.1.1 Le standard de cours de TMA spécifie le niveau de connaissance à démontrer par examen. Le standard relatif aux formations de type pour les catégories B1, B2 et C qui est la norme ATA 104 niveau III (pour les catégories B1 et B2) et niveau I (pour la

catégorie C : à l'exception de la première formation de type qui doit être de niveau III). Les formations de tâche de la catégorie A doivent être au standard requis pour chaque tâche particulière tel que défini dans le " Maintenance Manual " du constructeur de l'aéronef.

2.1.2 En ce qui concerne la formation de base, l'élève doit, après avoir suivi avec succès une telle formation, être capable d'utiliser et d'appliquer ses connaissances théoriques et les principes de base des différents sujets tels qu'indiqués dans ce présent règlement. Les objectifs de connaissance sont définis pour prendre en compte les différents niveaux de connaissances de base requis pour les différentes catégories ou sous catégories de formation. Pour chaque sous module, seuls les niveaux requis par le standard de formation ont été définis. Un OFA peut réaliser ses formations à un standard plus élevé que celui requis pour les examens et défini dans le présent règlement.

2.1.3 L'OFA doit préparer un programme détaillé mentionnant les temps de formation par sous module / sujet, pour chacune des formations de son domaine d'agrément en prenant en compte les exigences du présent règlement.

2.2 Niveaux de connaissances

2.2.1 Niveaux de connaissances des personnels habilités des catégories A, B1, B2 et C

Les connaissances théoriques pour les personnels habilités des catégories A, B1, et B2 sont indiquées par l'attribution d'index de niveaux de connaissance (1, 2 ou 3) vis-à-vis de chaque sujet dans le présent règlement. Les personnels de catégorie C ayant une formation en mécanique doivent posséder les niveaux de connaissance de la catégorie B1. Ceux ayant une formation en avionique doivent posséder les niveaux de la catégorie B2.

Les index de niveaux de connaissance sont définis comme suit :

NIVEAU 1 : familiarisation avec les principaux éléments du sujet
L'étudiant doit :

(i) être familier avec les éléments de base du sujet ;
(ii) pouvoir donner une description simple de l'intégralité du sujet, en utilisant des mots courants et des exemples ;
(iii) comprendre et savoir utiliser les termes typiques.

NIVEAU 2 : connaissance à un niveau général des aspects théoriques et pratiques du sujet, capacité à appliquer cette connaissance.
L'étudiant doit :

(i) comprendre les bases théoriques du sujet,

(ii) pouvoir donner une description générale du sujet en utilisant des exemples caractéristiques avec pertinence,

(iii) savoir utiliser les formules mathématiques conjointement aux lois physiques décrivant le sujet,

(iv) savoir lire et comprendre les croquis, dessins et schémas décrivant le sujet,

(v) être capable d'appliquer ses connaissances de manière pratique en utilisant des procédures détaillées.

NIVEAU 3 : connaissance détaillée des aspects théoriques et pratiques du sujet. Capacité à combiner et appliquer les éléments séparés de connaissance d'une manière logique et complète.
L'étudiant doit :

(i) connaître l'aspect théorique du sujet et ses corrélations avec d'autres sujets ;

(ii) pouvoir donner une description détaillée du sujet à l'aide de principes théoriques et d'exemples spécifiques ;

(iii) comprendre et savoir utiliser les formules mathématiques concernant le sujet ;

(iv) savoir lire, comprendre et préparer des croquis, des dessins simplets et des schémas décrivant le sujet ;

(v) être capable d'appliquer ses connaissances dans la pratique en utilisant les instructions du constructeur ;

(vi) être capable d'interpréter des résultats issus de diverses sources et mesures et appliquer des actions correctrices lorsque approprié.

2.3 Modules

Les connaissances sur les matières de base, pour chaque catégorie ou sous-catégorie de qualification, doivent être conformes à la matrice suivante. Les matières applicables sont indiquées par un « X ».

	AVION A OU B1		HELICOPTERE A OU B1		B2
MATIERES	Moteur(s) à turbine	Moteur(s) à pistons	Moteur(s) à turbine	Moteur(s) à pistons	Avionique
1. Mathématiques	X	X	X	X	X
2. Physiques	X	X	X	X	X
3. Notions fondamentales d'électricité	X	X	X	X	X
4. Notions fondamentales d'électronique	X*	X*	X*	X*	X*
5. Techniques digitales-systèmes d'instruments électroniques	X	X	X	X	X
6. Technologie des matériaux et accessoires	X	X	X	X	X
7. Pratiques d'entretien	X	X	X	X	X
8. Aérodynamique de base	X	X	X	X	X
9. Facteurs humains	X	X	X	X	X
10. Législation aéronautique	X	X	X	X	X
11. Aérodynamique avion, structures et systèmes	X	X			
12. Aérodynamique hélicoptère, structures et systèmes			X	X	
13. Aérodynamique aéronef, structures et systèmes					X
14. Propulsion					X
15. Turbo machine	X		X		
16. Moteur à pistons		X		X	
17. Hélices	X	X			

Note 1 : Les modules peuvent être divisés en sous modules pour les besoins de la formation et/ou des examens.

Note 2 : Les niveaux spécifiés dans cet appendice seront sujets à révision régulière à la lumière de l'expérience.

**Le module 4 n'est pas requis pour la catégorie A*

3. Exigences relatives aux examens de TMA

3.1 Généralités sur les examens de connaissances de base

3.1.1 Les examens sont conduits sous couvert de leur agrément par les organismes agréés, les sujets d'examen de base doivent être soumis à l'ANAC en vue de leur validation.

3.1.2 Tous les examens doivent être réalisés en utilisant les questionnaires à choix multiples (Q.C.M.) pour assurer la standardisation des connaissances pour les différents organismes agréés.

3.1.3 Les questions sont posées en français ou/et en anglais.

3.1.4 L'OFA doit prévoir un jeu de sujets à rédiger pour traiter les sujets non couverts par QCM.

3.1.5 Les examens oraux ne sont pas utilisés, car il est très difficile d'établir une standardisation entre les exigences des différents examinateurs. Cependant, rien n'empêche l'ANAC d'interroger un candidat potentiel à la licence, afin de s'assurer de la compréhension de ses obligations et responsabilités réglementaires.

3.1.6 Les sujets à rédiger ne sont pas requis pour les examens de connaissances de Type.

3.1.7 Les modules des différentes catégories de base comprennent un nombre variable de sujets et différents niveaux selon la catégorie de licence. Chaque module comprend un nombre différent de QCM et un ou deux sujets à rédiger. Le standard de cours de TMA définit 17 modules.

3.1.8 Le candidat dispose de vingt minutes pour répondre à chacun de ces sujets.

3.1.9 Pour réussir un module ou un sous module en QCM, il faut 75 % de réponses justes :

(a) Pour les sujets à rédiger la note à obtenir est également de " 75 % ", c'est-à-dire que le candidat doit répondre à au moins 75 % des points clé.

(b) Pour l'obtention du module, les sujets à rédiger doivent être considérés séparément des QCM, ce qui signifie qu'en cas d'échec au QCM ou aux sujets à rédiger, seule la partie non réussie sera à repasser.

(c) Pour la détermination du résultat, il ne doit pas être compté de points négatifs en cas de réponse fausse.

(d) Tous les modules nécessaires à l'obtention de la licence d'une catégorie ou sous-catégorie doivent être réussis dans un délai de 5 ans à compter de l'obtention du premier module, sauf dans le cas décrit au paragraphe (k). Après l'échec à un module, celui-ci ne peut être repassé avant un délai de 90 jours. Ce délai peut être réduit à 30 jours en suivant un cours spécifique dans un organisme de formation agréé.

(e) La période de 5 ans définie ne s'applique pas pour les modules qui sont communs à plus d'une catégorie ou sous-catégorie et qui ont été obtenus précédemment lors de la préparation d'une autre catégorie ou sous-catégorie.

3.2 Nombre de questions par module de connaissances de base

Le nombre de questions minimum pour l'examen de TMA se présente comme suit :

Module 1 MATHÉMATHIQUES
Catégorie A : 16 QCM / 0 sujet à rédiger : temps alloué 20 minutes
Catégorie B1 : 30 QCM / 0 sujet à rédiger : temps alloué 40 minutes
Catégorie B2 : 30 QCM / 0 sujet à rédiger : temps alloué 40 minutes

Module 2 PHYSIQUE
Catégorie A : 30 QCM / 0 sujet à rédiger : temps alloué 40 minutes
Catégorie B1 : 50 QCM / 0 sujet à rédiger : temps alloué 65 minutes
Catégorie B2 : 50 QCM / 0 sujet à rédiger : temps alloué 65 minutes

Module 3 NOTIONS FONDAMENTALES D'ELECTRICITÉ
Catégorie A : 20 QCM / 0 sujet à rédiger : temps alloué 25 minutes
Catégorie B1 : 50 QCM / 0 sujet à rédiger : temps alloué 65 minutes
Catégorie B2 : 50 QCM / 0 sujet à rédiger : temps alloué 65 minutes

Module 4 NOTIONS FONDAMENTALES D'ÉLECTRONIQUE
Catégorie A : Nil
Catégorie B1 : 20 QCM / 0 sujet à rédiger : temps alloué 25 minutes
Catégorie B2 : 40 QCM / 0 sujet à rédiger : temps alloué 50 minutes

Module 5 TECHNIQUES DIGITALES / SYSTEMES D'INSTRUMENTS ÉLECTRONIQUES
Catégorie A : 16 QCM / 0 sujet à rédiger : temps alloué 20 minutes
Catégorie B1 : 40 QCM / 0 sujet à rédiger : temps alloué 50 minutes
Catégorie B2 : 70 QCM / 0 sujet à rédiger : temps alloué 90 minutes

Module 6 TECHNOLOGIE DES MATÉRIAUX ET ACCESSOIRES
Catégorie A : 50 QCM / 0 sujet à rédiger : temps alloué 65 minutes
Catégorie B1 : 70 QCM / 0 sujet à rédiger : temps alloué 90 minutes
Catégorie B2 : 60 QCM / 0 sujet à rédiger : temps alloué 75 minutes

Module 7 PRATIQUES D'ENTRETIEN
Catégorie A : 70 QCM / 2 sujets à rédiger : temps alloué 90 minutes + 40 minutes
Catégorie B1 : 80 QCM / 2 sujets à rédiger : temps alloué 100 minutes + 40 minutes
Catégorie B2 : 60 QCM / 2 sujets à rédiger : temps alloué 75 minutes + 40 minutes

Module 8 AÉRODYNAMIQUE DE BASE
Catégorie A : 20 QCM / 0 sujet à rédiger : temps alloué 25 minutes
Catégorie B1 : 20 QCM / 0 sujet à rédiger : temps alloué 25 minutes
Catégorie B2 : 20 QCM / 0 sujet à rédiger : temps alloué 25 minutes

Module 9 FACTEURS HUMAINS
Catégorie A : 20 QCM / 1 sujet à rédiger : temps alloué 25 minutes + 20 minutes
Catégorie B1 : 20 QCM /1 sujet à rédiger : temps alloué 25 minutes + 20 minutes
Catégorie B2 : 20 QCM / 1 sujet à rédiger : temps alloué 25 minutes + 20 minutes

Module 10 RÉGLEMENTATION AÉRONAUTIQUE
Catégorie A : 30 QCM / 1 sujet à rédiger : temps alloué 40 minutes + 20 minutes
Catégorie B1 : 40 QCM /1 sujet à rédiger : temps alloué 50 minutes + 20 minutes
Catégorie B2 : 40 QCM / 1 sujet à rédiger : temps alloué 50 minutes + 20 minutes

Module 11 AÉRODYNAMIQUE AVION, STRUCTURES ET SYSTÈMES
Catégorie A : 100 QCM / 0 sujet à rédiger : temps alloué 125 minutes
Catégorie B1 : 130 QCM / 0 sujet à rédiger : temps alloué 165 minutes
Catégorie B2 : Nil

Module 12 AÉRODYNAMIQUE HELICOPTERE, STRUCTURES ET SYSTÈMES
Catégorie A : 90 QCM / 0 sujet à rédiger : temps alloué 115 minutes
Catégorie B1 : 115 QCM / 0 sujet à rédiger : temps alloué 145 minutes
Catégorie B2 : Nil

Module 13 AÉRODYNAMIQUE AÉRONEF, STRUCTURES ET SYSTÈMES
Catégorie A : Nil
Catégorie B1 : Nil
Catégorie B2 : 130 QCM / 0 sujet à rédiger : temps alloué 165 minutes

Module 14 PROPULSION
Catégorie A : Nil
Catégorie B1 : Nil
Catégorie B2 : 25 QCM / 0 sujet à rédiger : temps alloué 30 minutes

Module 15 TURBOMACHINES
Catégorie A : 60 QCM / 0 sujet à rédiger : temps alloué 75 minutes
Catégorie B1 : 90 QCM / 0 sujet à rédiger : temps alloué 115 minutes
Catégorie B2 : Nil

Module 16 MOTEURS A PISTONS
Catégorie A : 50 QCM / 0 sujet à rédiger : temps alloué 65 minutes
Catégorie B1 : 70 QCM / 0 sujet à rédiger : temps alloué 90 minutes
Catégorie B2 : Nil

Module 17 HELICE
Catégorie A : 20 QCM / 0 sujet à rédiger : temps alloué 25 minutes
Catégorie B1 : 30 QCM / 0 sujet à rédiger : temps alloué 40 minutes
Catégorie B2 : Nil

APPENDICE 8 AU §1.2.8 : PROGRAMME DE FORMATION DES AGENTS TECHNIQUES D'EXPLOITATION

1. Exigences complémentaires

Pour dispenser une formation d'ATE, tout OFA doit :

(a) préparer le candidat à acquérir la compétence et la capacité requises pour exercer en toute sécurité les privilèges liés à la licence d'agent technique d'exploitation ;

(b) exécuter les formations théorique et pratique telle que définie dans le présent règlement.

(c) respecter les exigences suivantes ci-dessous :

(1) le baccalauréat scientifique ou équivalent est le niveau de recrutement ;
(2) une connaissance basique de la langue anglaise ;
(3) être physiquement et mentalement apte à l'exécution des tâches qui lui sont confiées.

2. Guide de référence de l'instruction

2.3 Le tableau ci-dessous indique la durée des diverses matières qui doivent être enseignées pendant la première phase de l'instruction (connaissances de théoriques) et la deuxième phase (instruction pratique).

2.4 Les connaissances théoriques sont indiquées par l'attribution d'index de niveaux de connaissance (1 à 4) vis-à-vis de chaque matière. Ces index de niveau de connaissance sont définis comme suit :

Niveau 1 : Connaissance de base de la matière. Les stagiaires doivent avoir une connaissance de base de la matière enseignée mais on n'attend pas d'eux qu'ils appliquent cette connaissance ;

Niveau 2 : Connaissance de la matière et capacité de l'appliquer dans la pratique, sil y a lieu, avec l'aide de documents de référence et d'instructions ;

Niveau 3 : Connaissance approfondie de la matière et capacité de l'appliquer avec rapidité et précision ;

Niveau 4 : Très vaste connaissance de la matière et capacité d'appliquer les procédures qui en découlent avec le bon sens dicté par les circonstances.

3. Référence de l'instruction initiale

A Première phase – connaissances théoriques

Matière	Durée (heures)		Niveau de qualification
	Stagiaires sans expérience	Stagiaires avec expérience	
Chapitre 1 – Droit aérien civil	**30**	**18**	
Certification des exploitants			2
La Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago)			2
Questions de transport aérien international traitées dans la Convention de Chicago			2
L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)			2
Responsabilité relative à la navigabilité des aéronefs			3
Dispositions réglementaires du Manuel de vol			3
Liste minimale d'équipements (LME)			3
Manuel d'exploitation			3
Chapitre 2 – Initiation à l'aviation	**12**	**6**	
Réglementation			3
Terminologie et mandat de l'aviation			3
Théorie du vol et de l'exploitation aérienne			2
Systèmes de propulsion			2
Systèmes de bord			2
Chapitre 3 – Masse (poids) et performances des avions	**27**	**15**	
Principes de base de la sécurité aérienne			3
Principales limitations de masse (poids) et de vitesse			3
Conditions relatives aux pistes pour le décollage			3
Conditions relatives aux performances de montée			3
Conditions relatives aux pistes pour l'atterrissage			3
Limites de tremblement			3
Chapitre 4 - Navigation	**24**	**12**	
Position et distance ; temps			3
Directions vraie, magnétique et compas ; cap artificiel et direction grille			2
Introduction aux projections cartographiques : la projection gnomonique ; la projection de Mercator, grands cercles sur les cartes de Mercator ; autres projections cylindriques ; projection conique conforme de Lambert ; projection stéréographique polaire			2

Matière	Durée (heures)		Niveau de qualification
	Stagiaires sans expérience	Stagiaires avec expérience	
Chapitre 4 – Navigation (suite)	**24**	**12**	
Les cartes OACI			3
Cartes utilisées par un exploitant représentatif			3
Mesure des vitesses aérodynamiques : vitesse propre et vitesse sol.			3
Utilisation de règles à calcul, d'ordinateurs et de calculatrices scientifiques			3
Mesure de l'altitude des avions			3
Point de non-retour (PNR) ; point critique ; détermination générale de la position d'un avion			3
Introduction à la radionavigation ; stations radar et radiogoniométrie au sol ; gisements ; radionavigation de type VOR/DME ; systèmes d'atterrissage aux instruments			2
Procédures de navigation			3
Systèmes CNS/ATM de l'OACI (aperçu général)			1
Chapitre 5 – Gestion du trafic aérien	**39**	**21**	
Introduction à la gestion du trafic aérien			2
Espace aérien contrôlé			3
Règles de vol			3
Autorisation ATC ; spécifications ATC concernant les plans de vol ; comptes rendus d'aéronefs			3
Service d'information de vol (FIS)			3
Service d'alerte, recherches et sauvetage			3
Service de communications (mobiles, fixes)			3
Service d'information aéronautique (AIS)			3
Service d'aérodrome et d'aéroport			3
Chapitre 6 – Météorologie	**42**	**21**	
Atmosphère ; température et humidité de l'atmosphère			2
Pression atmosphérique ; relation pression-vent			2
Vents de près de la surface ; vent dans l'atmosphère libre ; turbulence			3
Mouvement vertical dans l'atmosphère ; formation des nuages et de la précipitation			2
Orages ; givrage des aéronefs			3
Visibilité et RVR ; cendres volcaniques			3
Observations en surface ; observations en altitude ; modèle de pointage			3

Matière	Durée (heures)		Niveau de qualification
	Stagiaires sans expérience	Stagiaires avec expérience	
Chapitre 6 – Météorologie (suite)			
Masse d'air et fronts ; dépressions frontales			2
Temps aux fronts et dans d'autres parties de la dépression frontale ; autres types de systèmes de pression			2
Climatologie générale ; temps sous les tropiques			1
Messages d'observation météorologique aéronautique ; analyse des cartes de surface et en altitude			3
Cartes prévues ; prévisions aéronautiques			3
Assistance météorologique à la navigation aérienne internationale			4
Visite d'un centre météorologique local			2
Chapitre 7 – Contrôle de la masse (poids) et du centrage	**27**	**15**	
Masse et centrage : introduction			3
Planification de la charge			3
Calcul de la charge payante et établissement de l'état de charge			3
Centrage et stabilité longitudinale			3
Moments et centrage			3
Aspects structuraux du chargement d'un avion			3
Marchandises dangereuses et autres marchandises spéciales			3
Instructions de chargement			3
Chapitre 8 – Transport aérien des marchandises dangereuses	**9**	**9**	
Introduction			
Marchandises dangereuses, urgences et situations anormales			3
Documents de base			3
Responsabilités			3
Procédures d'urgence			3
Chapitre 9 – Planification des vols	**18**	**9**	
Introduction à la planification des vols			2
Méthodes de contrôles de la croisière des avions à turboréacteurs			3
Cartes et tableaux de préparation du vol d'un avion à turboréacteurs			3
Calcul du temps de vol et du carburant minimal pour un avion à turboréacteurs			3
Choix de la route			3
Situations de planification des vols			3

Matière	Durée (heures)		Niveau de qualification
	Stagiaires sans expérience	Stagiaires avec expérience	
Chapitre 9 – Planification des vols (suite)			
Nouvelle autorisation			3
Les phases finales			3
Documents de bord			3
Exercices de planification des vols			3
Menaces de détournements			3
EDTO			2
Chapitre 10 – Suivi des vols	**16**	**16**	
Position de l'avion			3
Conséquences des déroutements ATC			3
Défaillances de l'équipement de bord			3
Modification des conditions météorologiques en route			3
Situations d'urgence			3
Ressources disponibles pour le suivi des vols			3
Comptes rendus de position			3
Disponibilité de ressources au sol			3
Chapitre 11 – Communications - Radio	**18**	**6**	
Service international de télécommunications aéronautiques			2
Théorie élémentaire de la radio			2
Service fixe aéronautique			2
Service mobile aéronautique			2
Service de radionavigation			2
Service aéronautique automatique			2
Chapitre 12 – Facteurs humains	**15**	**6**	
Signification de l'expression « facteurs humains »			3
Gestion des ressources de régulation des vols (DRM)			4
Conscientisation			3
Entraînement et retour d'information			3
Renforcement			3
Chapitre 13 – Sûreté (urgences et situations anormales)	**8**	**6**	
Connaissances des questions de sûreté			3
Mesures de sûreté prises par les compagnies aériennes			3
Réaction aux menaces, aux menaces à la bombe, etc.			3
Urgences provoquées par des marchandises dangereuses			3
Détournement			3
Procédures d'urgence			3
Sûreté personnelle de l'ATE			3

B Deuxième phase – instructions pratiques

MATIERES	Durée
Chapitre 14 – Instruction pratique	
Instruction pratique appliquée à l'exploitation aérienne	25 heures
Observation de la formation sur simulateur (LOFT) et sur entraîneur synthétique	4 heures
Entraînement au contrôle d'exploitation (formation en cours d'emploi)	13 semaines
Vols de reconnaissance des routes	

4. Contrôles d'étapes et tests de fin de cours

Le stagiaire doit subir avec succès les contrôles d'étapes et les tests de fin de cours comprenant les domaines d'instruction applicables énumérés au présent règlement.

5. Contenu du programme de maintien de compétence d'ATE

Le programme de formation pour le maintien de compétence d'un ATE doit être au moins conforme aux éléments indiqués dans le tableau suivant :

THEME	MODULE	DUREE (Hrs)
Règlementation	Convention de Chicago	04
	OACI	
	Documentation aéronautique	
	Dispositions réglementaires manuel de vol	
	Manuel d'exploitation	
	Slots aéroportuaires	
Circulation Aérienne	Services circulations aériennes	05
	Espaces aérien et classe d'espace	
	Information aéronautique	
	Autorisation ATC	
	Plan de vol	
	NOTAM	
Navigation Aérienne	Equipements de radiocommunication	02
	Equipements de radionavigation (VOR, DME, ILS, VHF, HF)	
	Point de non-retour (PNR) et Point critique	
Avion	Aérotechnique	01
	aérodynamique	
	MEL	
Masse et centrage	Principe de chargement	05
	Centrage	
	Devis de masse	

	Messagerie à l'escale	
Préparation du Vol	Performances	08
	Résistance de piste	
	Minimas opérationnelles	
	Carburant réglementaire	
	Menaces et détournements	
Météorologie	Analyse et prévision du temps (message d'observation METAR, messages de prévision TAF, TEMSI…	04
	Impacts opérationnels sur le vol (vent effectif, vent traversier, rafale, faible visibilité)	
	Les nuages	
	Phénomènes orageux	
	Turbulences et cisaillement de vent	
Spécificité Aéronautiques	Procédures spécifiques liées au carburant	02
	Procédures d'urgence et particulières	
Facteurs humains	Signification de l'expression « facteurs humains »	1h
	Gestion des ressources de régulation des vols (DRM)	
	Conscientisation	
	Entraînement et retour d'information	
	Renforcement	
Sûreté	Connaissances des questions de sûreté	1h
	Mesures de sûreté prises par les compagnies aériennes	
	Réaction aux menaces, à la bombe, etc.	
	Urgences provoquées par des marchandises dangereuses	
	Détournement	
	Procédures d'urgence	
	Sûreté personnelle de l'ATE	
Transport aérien de marchandises dangereuses	Marchandises dangereuses, urgences et situations anormales	1h
	Documents de base	
	Responsabilités	
	Procédures d'urgence	
Evaluation des connaissances		02
TOTAL	**05 Jours**	**35**

6. Formation pratique sur site de l'ATE

6.1 Le candidat ayant passé avec succès l'examen du Diplôme ATE doit effectuer obligatoirement la formation pratique.

6.2 Il s'agit de la mise en pratique des connaissances acquises pendant la formation théorique à travers un stage pratique assuré par l'exploitant.

6.3 Cette phase de l'instruction pratique doit être au moins conforme aux éléments tableau ci-dessous :

MATIERES	DUREE
Instruction pratique appliquée à l'exploitation aérienne	25 heures
Observation de la formation sur simulateur (LOFT) et sur entraineur synthétique (le cas échéant)	04 heures
Entrainement au contrôle d'exploitation (formation en cours d'emploi)	13 semaines
Vols de reconnaissance des routes	1 semaine

6.3.1 Contenu détaillé du programme de formation pratique sur site d'ATE

PHASE 1 : FORMATION PRATIQUE A L'EXPLOITATION DES VOLS	
Objectif : Acquérir l'expérience dans la pratique du contrôle d'exploitation ainsi que les fonctions et responsabilités de l'Agent Technique d'exploitation	
MODULES	DUREE (Hrs)
Briefing équipage	25
Dossier météo (cartes et prévision météo)	
Plan de vol et route	
Notam	
Manuel de vol	
Manuel d'exploitation	
Programmation des vols	
Affectations des équipages et des avions	
Considération du caractère commercial et décision opérationnelles	
Gestion des passagers et du fret à l'aéroport de destination ou de dégagement	
Calcul des masses maximales au décollage et à l'atterrissage	
Gestion des vols réguliers, retardés ou annulés	
Situation ATC	
Renseignement à fournir au vol en route	

Cette phase est assurée par un instructeur.

PHASE 2 : OBSERVATION DE LA FORMATION	
Objectif : Comprendre et connaitre l'environnement du poste de pilotage ainsi que les fonctions et responsabilités des équipages de conduite dans les conditions normales et d'urgence.	
MODULES	DUREE (Hrs)
Participer au Briefing CRM	04
Observer un entrainement complet de type de vol de ligne	
Observer un équipage de conduite en séance d'entrainement au simulateur	

L'observation de la formation sur simulateur (LOFT) et sur entraineur synthétique n'est pas obligatoire.

PHASE 3 : ENTRAINEMENT AU CONTRÔLE D'EXPLOITATION (OJT)	
Objectif : avoir la capacité d'appliquer les connaissances déjà acquises dans les conditions opérationnelles réelles	
MODULES	DUREE (semaines)
Planification des vols	13
Etablissement de plan de vol exploitation	
Calcul consommation de carburant	
Procédures de choix d'aérodrome de dégagement	
Exploitation sur les grandes distances	
Etablissement de plan de vol assisté par ordinateur	
Gestions des menaces et erreurs	
utilisation et observation des renseignements météorologiques	
Interprétation et application des messages d'observation, cartes et prévisions météorologiques	
Procédures opérationnelles transport du fret ou marchandises dangereuses	
Procédures opérationnelles relatives aux accidents ou incidents d'aviation	
Procédures d'urgence en vol	
Procédures relatives à l'intervention illicite au sabotage d'aéronef	
Procédures de communication avec les aéronefs et station au sol	
Principe de la navigation aérienne	
Masse et centrage	
Performances des avions	
Suivi des vols (compte rendu de position)	

Le stagiaire est sous la supervision d'un examinateur ATE dans les conditions réelles d'exploitation.

PHASE 4 : VOL DE RECONNAISSANCE DE ROUTE	
Objectif : Donner au stagiaire une bonne connaissance des caractéristiques des routes de l'exploitation choisie et mettre en œuvre les différentes procédures le long de tronçons différentes	
MODULES	DUREE (semaine)
Vol départ (suivi des activités de l'équipage au sol avant le vol)	01
Vérification composition équipage, licences et autres documents	
Résumé NOTAM	
Dossiers météo	
Briefing opérationnel (Plan de vol, document de vol, instructions compagnies)	
Procédure en col (compte rendu de position, observation météo)	
Suivi des activités de l'équipage en vol	
Communication ATS	
Aides à la navigation	
Séquences d'atterrissage et durée de circulation au sol	
Escale (avitaillement, acheminement de passagers, autorisation décollage)	
Comparaison conditions météorologiques prévues et conditions réelles pendant le vol	
Vol retour (suivi des activités au sol de l'équipage et départ de l'avion	
Suivi des acticités de l'équipage arrivée à destination jusqu'à leur sortie de l'avion	

Le stagiaire doit collaborer avec le commandant de bord durant toutes phases opérationnelles du vol. A la fin du vol, le stagiaire doit établir un compte rendu.

APPENDICE 9 AU §1.2.8 : PROGRAMME DE FORMATION DES MECANICIENS NAVIGANTS

1.1 Tout organisme postulant à un certificat d'agrément d'organisme de formation de mécaniciens navigants doit se conformer aux dispositions du présent règlement.

1.2 Les Tableaux 1 et 2 ci-dessous sont les exigences relatives aux sujets qui doivent être maîtrisés dans le cadre de la formation du mécanicien navigant tant au sol qu'en vol. Les instructeurs doivent veiller à ce que toutes les matières du programme soient couvertes adéquatement, jusqu'au point nécessaire pour assurer le niveau de compétence souhaité.

1.3 Tout élève doit passer le test écrit et le test en vol dans les 90 jours qui suivent l'achèvement du cours au sol.

TABLEAU 1- FORMATION AU SOL

MODULES		Durées de Cours
Réglementation		**10**
Théorie du Vol et Aérodynamique		**10**
Familiarisation Avion, incluant, si applicable:	• Spécifications • Caractéristiques de Construction • Commandes de vol • Systèmes hydrauliques • Systèmes pneumatiques • Systèmes électriques • Systèmes d'antigivrage et de dégivrage • Systèmes de pressurisation et de conditionnement d'air • Systèmes sous vide • Systèmes pitot statique • Systèmes d'instruments • Systèmes carburant et huile • Equipements d'urgence	**90**
Familiarisation Moteur, incluant, si applicable :	• Spécifications • Caractéristiques de Construction • Lubrification • Allumage • Systèmes carburants • Accessoires • Hélice • Instrumentation • Equipements d'urgence	**45**
Exploitation Normale (Au sol et en vol), incluant, selon besoin	• Procédures et méthodes d'Assistance • Exploitation de tous les systèmes avion • Exploitation de tous les systèmes moteurs • Chargement et Centrage, Détermination de centre de gravité • Contrôle Croisière (normal, grand rayon d'action, endurance maxi) • Calcul de puissance et carburant • Météorologie et application à l'exploitation des moteurs	**50**

TABLEAU 1- FORMATION AU SOL (suite)

MODULES		Durées de Cours
Procédures d'urgence, comprenant	• Le train d'atterrissage, les freins, les volets, les aérofreins, et les éléments du bord d'attaque • Pressurisation et conditionnement d'air • Extincteurs portables • Surveillance fumée et incendie au niveau du fuselage • Perte de puissance électrique • Contrôle incendie moteur • Arrêt et réallumage moteur • Oxygène	**80**
Total durée (de tests de fin de cours non compris)		**235**

TABLEAU 2- FORMATION EN VOL

Domaine de Sujet	
Tâches, Procédures et Opérations en situation Normale	Comprenant : Les procédures de pré-vol avion. démarrage moteur, contrôles de puissance, pré-décollage, post-atterrissage et arrêt moteur. Commande de puissance Contrôle de température Analyse du fonctionnement moteur Fonctionnement de tous les systèmes Gestion du carburant Enregistrements sur le carnet de vol Pressurisation et conditionnement d'air
Identification et correction des anomalies en vol.	Analyse d'un fonctionnement anormal de moteur Analyse d'un fonctionnement anormal de tous les systèmes Action corrective
Procédures d'urgence en vol	Contrôle d'incendie moteur Contrôle d'incendie fuselage Contrôle de fumée Perte de puissance ou de pression dans chaque système Survitesse moteur Largage carburant Sortie et rentrée des trains d'atterrissage, spoilers, aérofreins, et volets. Extinction et redémarrage moteur. Utilisation oxygène.

APPENDICE 10 AU § 1.2.8 : MODELE D'AGREMENT D'UN OFA

MINISTERE DES TRANSPORTS

AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE

REPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE

Union – Discipline – Travail

CERTIFICAT D'AGREMENT D'ORGANISME DE FORMATION

Approved Training Organization Certificate

Conformément au Règlement Aéronautique de Côte d'ivoire relatif aux Licences du Personnel Aéronautique (RACI 2000), sous réserve des conditions spécifiques ci-dessous et des spécifications afférentes, le Directeur Général de l'ANAC certifie par la présente

Pursuant to Côte d'Ivoire Civil Aviation Regulations relating to personnel licensing (RACI 2000) and subject to the conditions specified hereafter and the related specifications, the General Director of ANAC hereby certifies

NOM DE L'ORGANISME / *Name of Organization*
ADRESSE /*Adress*
Numéro d'agrément / *Approval certificate number*

en tant qu'organisme de formation agréé

as an approved training organization

CONDITIONS/*Conditions*:

Les privilèges et le champ d'application du présent certificat sont limités à la liste des spécifications de l'organisme de formation ci-jointe,

This privileges and the scope of this certificate are limited to the attached specifications list of the training organization,

Le présent certificat d'agrément exige le respect des procédures décrites dans le manuel de formation et de procédures de l'organisme de formation, et

This approval certificate requires compliance with procedures specified in the training and procedures manua of the training organization; and

Sous réserve du respect des conditions précitées, le présent certificat d'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 certificate shall remain valid until the expiration date unless the approval has previously been surrended, amended, suspended or revoked.

Date de délivrance (*Date of issue*)

Date d'expiration (*Date of expiration*)

Le Directeur General de l'ANAC
The Director General of ANAC

FORM-PEL-2340 Edition 12 Amendement 15 du 18/03/2026

Sinaly SILUE

SPECIFICATIONS D'AGRÉMENT DE FORMATION

(TRAINING APPROVAL SPECIFICATIONS)

Organisme de formation agréé :.....

(Approved Training Organization)

Numéro d'agrément *(Approval cetificate number)*:.....

LISTE DES SPECIFICATIONS

N°	Items	Sites ou Lieux	Personnels concernés

APPENDICE 11 AU § 1.2.8 : MODELE DE VALIDATION D'AGREMENT ETRANGER D'UN OFA

MINISTERE DES TRANSPORTS

AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE

REPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE

Union – Discipline – Travail

CERTIFICAT DE VALIDATION D'AGREMENT ETRANGER D'ORGANISME DE FORMATION
Foreign Training Organization Approval Validation Certificate

Conformément au Règlement Aéronautique de Côte d'ivoire relatif aux licences du personnel aéronautique (RACI 2000) et sous réserve des conditions ci-dessous, ainsi que des spécifications d'agrément afférentes, le Directeur Général de l'ANAC atteste que l'agrément étranger d'organisme de formation agréé de

Pursuant to Côte d'Ivoire Civil Aviation Regulations relating to Personnel Licensing (RACI 2000) and subject to the conditions hereafter, as well as the relevant specifications data sheet, the General Director of ANAC hereby certifies that the foreign approved training organization certificate of

NOM DE L'ORGANISME / *Name of Organization*
ADRESSE /*Adress*
Numéro du certificate de Validation d'agrément /Validation *Approval certificate number*

est validé (*is validated*).

CONDITIONS/*Conditions*:

Les privilèges et le champ d'application du présent certificat de validation sont limités à la liste des spécifications de l'organisme de formation ci-jointe ,

This privileges and the scope of this validation certificate are limited to the attached specifications list of the training organization

Le présent certificat de validation exige le respect des procédures approuvées par l'Autorité d'Aviation Civile ayant certifié l'organisme de formation, et

This approval requires compliance with procedures approved by the host Civil Aviation Authority that certified the Training organization, and

Sous réserve du respect des exigences règlementaire de l'Etat de certification, le présent certificat de validation d'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 of the certification state, this approval validation certificate shall remain valid until the expiration date unless the approval certificate validation has previously been surrended, amended, suspended or revoked

Date de délivrance (*Date of issue*)

Date d'expiration (*Date of expiration*)

Le Directeur General de l'ANAC
The Director General of ANAC

Sinaly SILUE

FORM-PEL-2341 Edition 12 Amendement 15 du 18/03/2026

SPECIFICATIONS DU CERTIFICAT DE VALIDATION D'AGRÉMENT D'OFA

ATO APPROVAL VALIDATION CERTIFICATE SPECIFICATIONS

Organisme de formation agréé : .....

(Approuved Training Organization)

Numéro de validation d'agrément : .....

(validation Approval certificate number)

LISTE DES SPECIFICATIONS

N°	Items	Sites ou Lieux	Personnels concernés

APPENDICE 12 AU § 1.2.8 : EXIGENCES RELATIVES AUX ORGANISMES DE FORMATION DECLARES (OFD)

1. Généralités

Un aéroclub ou une association aéronautique peut dispenser des formations visées au §1.2.8.13 du RACI 2000 s'il détient une autorisation d'organisme de formation déclaré délivrée par l'ANAC conformément au §2 du présent appendice.

La validité de l'autorisation d'organisme de formation déclaré est de 12 mois calendaire à compter de sa date de signature et le maintien de sa validité dépend de la conformité de l'OFD aux dispositions du RACI 2000 en vigueur.

2. Conditions d'obtention de l'autorisation d'organisme de formation déclaré

2.1 Un postulant a une autorisation d'organisme de formation déclaré doit soumettre à l'ANAC une déclaration contenant au moins les informations suivantes :

(a) son nom ;

(b) les coordonnées de l'établissement principal et, le cas échéant, les coordonnées des aérodromes et des sites d'exploitation ;

(c) les noms et coordonnées des personnes suivantes :

  (i) le représentant de l'organisme ;

  (ii) le responsable pédagogique ; et

  (iii) tous les responsables pédagogiques adjoints, le cas échéant ;

(d) le type de formation dispensée dans chaque aérodrome et/ou site d'exploitation ;

(e) une liste de tous les aéronefs et/ou FSTD qui seront utilisés pour la formation, le cas échéant ;

(f) la date prévue du début de la formation ;

(g) une déclaration confirmant que l'organisme a élaboré une politique de sécurité et appliquera cette politique tout au long des activités de formation couvertes par la déclaration ;

(h) une déclaration attestant que l'organisme respecte et continuera de respecter, tout au long des activités de formation couvertes par l'autorisation de déclaration, les exigences énoncées par le présent règlement.

2.2 Le formulaire de déclaration est contenu dans le guide de certification et d'autorisation des organismes de formation.

2.3 En plus du formulaire de déclaration, l'organisme doit soumettre à l'ANAC pour approbation le ou les programmes de formation qu'il prévoit utiliser pour dispenser la formation.

2.4 Un organisme titulaire d'un agrément d'OFA délivré conformément au RACI 2000 doit soumettre un formulaire de déclaration en vue de l'obtention d'une autorisation d'organisme de formation déclaré.

3. Modifications et cessation des activités de formation

(a) Modification des activités de formation

Un OFD doit soumettre à l'ANAC pour approbation toute modification apportée aux informations contenues dans la déclaration visée au § 2.2 du présent appendice ainsi qu'au(x) programme(s) de formation visés aux § 2.3 du présent appendice.

Lorsque l'OFD met en œuvre des modifications sans son approbation, l'ANAC suspend, limite ou retire l'autorisation de l'OFD.

(b) Cessation des activités de formation

L'OFD doit informer sans délai l'ANAC de toute cessation partielle ou totale des activités de formation couvertes par sa déclaration.

4. Retrait de l'autorisation de dispenser une formation

L'ANAC procède au retrait de l'autorisation de l'OFD lorsque l'une des situations suivantes se présente :

(a) l'OFD a notifié à l'ANAC la cessation totale des activités de formation couvertes par la déclaration ;

(b) l'OFD n'a pas dispensé de formation pendant 12 mois consécutifs.

5. Accès

L'OFD doit permettre à toute personne mandatée par l'ANAC d'avoir accès à tout moment à ses installations, aéronefs, documents, dossiers, données, procédures ou autre matériel utiles à ses activités de formation couvertes par la déclaration.

6. Résolution de problèmes de sécurité

Après la transmission par l'ANAC d'une constatation à un OFD, celui-ci doit prendre les mesures suivantes dans les délais fixés par l'ANAC :

(a) identifier la cause racine à l'origine de la non-conformité ;

(b) appliquer les actions correctives nécessaires afin de mettre un terme à la non-conformité et, le cas échéant, de remédier aux conséquences de celle-ci ;

(c) informer l'ANAC de l'action corrective qu'il a réalisée.

En outre, l'OFD doit mettre en œuvre :
(a) les mesures de sécurité prescrites par l'ANAC ; et
(b) toutes autres informations de sécurité applicables.

7. Personnel de l'OFD

L'OFD doit être composé du personnel énoncé dans le présent paragraphe.

7.1 Un représentant

L'OFD désigne un représentant à qui doit remplir les missions suivantes :
(a) s'assurer que l'OFD et ses activités satisfassent aux exigences applicables ;
(b) s'assurer du respect de la déclaration de l'OFD ;
(c) élaborer et mettre en place une politique de sécurité garantissant que les activités de l'OFD sont réalisées en toute sécurité ;
(d) s'assurer de la mise en œuvre effective de la politique de sécurité de l'OFD ;
(e) promouvoir la sécurité au sein de l'OFD ;
(f) s'assurer de la disponibilité de ressources suffisantes au sein de l'OFD.

7.2 Un responsable pédagogique

L'OFD doit désigner un responsable pédagogique chargé des missions suivantes :
(a) s'assurer que la formation dispensée soit conforme aux exigences du RACI 2000 et au programme de formation de l'OFD ;
(b) s'assurer de la bonne intégration de la formation au vol sur un aéronef ou un simulateur d'entraînement au vol (FSTD) et de l'instruction théorique ;
(c) superviser les progrès de chaque stagiaire ;
(d) superviser le ou les adjoint(s) au responsable pédagogique.

7.3 L'OFD peut désigner une seule et même personne en qualité de représentant et responsable pédagogique.

7.4 Un OFD ne doit pas désigner en qualité de représentant ou responsable pédagogique une personne qui, sur la foi d'indices objectifs, ne peut mener à bien les missions énumérées aux §7.1 et 7.2 ci-dessus.

7.5 Le fait qu'une personne ait déjà fait l'objet d'une mesure exécutoire prise conformément aux dispositions en vigueur au cours des trois dernières années doit être considéré comme un indice objectif, sauf si cette personne peut démontrer que la

constatation ayant conduit à l'adoption de cette mesure ne constitue pas, par sa nature, son ampleur, une menace pour la sécurité de l'aviation civile.

7.6 L'OFD doit s'assurer que ses instructeurs remplissent les critères suivants :

(a) avoir une expérience aéronautique pratique dans les domaines couverts par la formation dispensée et ont suivi un cours sur les techniques d'instruction ;

(b) avoir une expérience préalable dans l'instruction théorique, ainsi qu'une expérience théorique adéquate dans le domaine pour lequel ils dispensent une instruction théorique ;

(c) avoir les qualifications requises par le présent règlement pour le type de formation sur simulateur d'entraînement au vol.

8. Installations

L'OFD doit disposer d'installations lui permettant d'exécuter et de gérer l'ensemble de ses activités conformément aux exigences règlementaires en vigueur.

9 Archivage.

9.1 L'OFD doit conserver les dossiers de chaque stagiaire en formation et pendant une période de trois ans à la fin de la formation suivie.

Le dossier doit contenir au moins les éléments suivants :

(a) les détails des formations au sol, en vol et sur simulateur d'entraînement au vol ;

(b) les informations sur les progrès accomplis ;

(c) les informations relatives aux licences et à leurs qualifications associées utiles pour la formation dispensée, notamment les dates d'expiration des qualifications et des certificats médicaux.

9.2 L'OFD doit conserver le rapport sur le bilan interne annuel et le rapport des activités de formation pendant une période de trois ans à partir de la date d'établissement de ces rapports.

9.3 L'OFD doit conserver son programme de formation pendant trois ans à partir de la date à laquelle il a dispensé le dernier cours de formation correspondant à ce programme.

9.4 L'OFD doit conformément à la législation applicable sur la protection des données à caractère personnel, conserver les archives mentionnées ci-dessus afin d'en assurer la protection moyennant des outils et des protocoles appropriés.

9.5 L'accès aux archives de l'OFD doit être limité aux personnes qui sont dûment autorisées.

10. Programme de formation de l'OFD

10.1 L'OFD doit élaborer un programme pour chacune des formations qu'il prévoit dispenser.

10.2 Le programme de formation doit satisfaire aux exigences du présent règlement.

10.3 L'OFD n'est autorisé à dispenser la formation visée au présent appendice que si le programme qu'il envisage pour cette formation, ainsi que toute modification ultérieure sont approuvés par l'ANAC.

10.4 L'OFD doit demander cette approbation lorsqu'il présente son formulaire de déclaration conformément au présent appendice.

11. Aéronefs d'entraînement et FSTD

11.1 L'OFD doit utiliser une flotte appropriée d'aéronefs d'entraînement ou de FSTD adaptés aux cours de formation dispensés.

11.2 L'OFD doit établir et tenir à jour une liste de tous les aéronefs, y compris leur marque d'immatriculation, qui seront utilisés pour la formation qu'il dispense.

12. Aérodromes et sites d'exploitation

12.1 L'OFD ne doit dispenser une formation en vol sur un aéronef qu'au départ d'aérodromes ou de sites d'exploitation qui disposent des installations adéquates et des caractéristiques permettant la formation aux manœuvres pertinentes, conformément au programme de formation approuvé par l'ANAC.

12.2 Lorsque l'OFD utilise plus d'un aérodrome pour dispenser une formation, il doit :

(a) pour chaque aérodrome supplémentaire, désigner un responsable pédagogique adjoint, à qui seront confiées des missions sur cet aérodrome ; et

(b) s'assurer de la disponibilité de ressources suffisantes pour une exploitation en toute sécurité sur tous ces aérodromes, conformément aux exigences figurant au présent appendice.

13. Instruction théorique

13.1 Pour dispenser une instruction théorique, l'OFD doit recourir à l'enseignement sur site.

13.2 L'OFD doit suivre et consigner les progrès de chaque étudiant à qui est dispensée une instruction théorique.

14. Bilan interne annuel et rapport d'activité annuel

L'OFD doit prendre les mesures suivantes :
(a) dresser un bilan annuel interne des missions et des responsabilités et rédiger un rapport concernant ce bilan ;
(b) établir un rapport d'activités annuel de formation ;
(c) présenter le rapport sur le bilan interne annuel et le rapport d'activités annuel de formation à l'ANAC au plus tard à la fin du premier trimestre de l'année suivante.

APPENDICE 13 AU § 1.2.8 : EXIGENCES RELATIVES A L'OBTENTION D'UNE AUTORISATION DE FORMATION DE TELEPILOTES

1. Généralités

Un exploitant peut dispenser des formations de télépilotes effectuant des vols d'aéronefs télépilotés sur le territoire national s'il détient une autorisation délivrée par l'ANAC conformément au présent appendice.

Cette autorisation permet à son détenteur de dispenser des formations initiales et de maintien de compétences sur le type d'aéronef télépiloté détenu.

2. Dossier de demande d'une autorisation de formation de télépilote

Un postulant a une autorisation de formation de télépilote doit soumettre à l'ANAC une demande contenant au moins les informations suivantes :

(a) son nom ;
(b) les coordonnées de l'établissement principal et, le cas échéant, les coordonnées sites d'exploitation ;
(c) les noms et coordonnées des personnes suivantes :
  (i) le représentant de l'exploitant ;
  (ii) le responsable formation ;
  (iii) le responsable SGS ; et
  (iv) tous les responsables adjoints, le cas échéant ;
(d) le type de formation dispensée dans chaque site d'exploitation ;
(e) le programme de formation à dispenser ;
(f) les dossiers du personnel d'instruction ;
(g) une liste de tous les aéronefs qui seront utilisés pour la formation, le cas échéant ;
(h) la date prévue du début de la formation ;
(i) une déclaration confirmant que l'exploitant a élaboré une politique de sécurité et appliquera cette politique tout au long des activités de formation couvertes par la déclaration ;
(j) une déclaration attestant que l'exploitant respecte et continuera de respecter, tout au long des activités de formation couvertes par l'autorisation les exigences énoncées par le présent règlement.

3. Évaluation de la demande d'une autorisation de formation de télépilote

3.1. Une évaluation documentaire du dossier fourni est effectuée par l'ANAC. Les programmes de formation sont soumis à l'approbation de l'ANAC.

3.2 Les aéronefs exploités doivent remplir les exigences décrites dans le RACI 3009.

3.3. Un audit de l'exploitant est effectué par l'ANAC pour s'assurer de la mise en œuvre des exigences règlementaires applicables.

3.4. L'autorisation de formation de télépilote est délivrée à l'issue du résultat satisfaisant de l'évaluation documentaire et de l'audit.

3.5. A l'issue de la formation dispensée, l'exploitant délivre une attestation de formation au télépilote. Cette attestation de formation doit contenir :

(a) le nom et le logo de l'exploitant ;
(b) le nom du stagiaire ;
(c) le type de formation suivi ;
(d) la durée de la formation et la date de délivrance de l'attestation ;
(e) le sceau et la signature de l'exploitant.

4. Validité et maintien d'une autorisation de formation de télépilote

4.1. L'autorisation de formation de télépilote est valide 36 mois calendaires à compter de sa date de délivrance.

4.2. Pour la prorogation d'une autorisation de formation de télépilote, l'exploitant doit prouver à l'ANAC qu'il a assuré la formation d'étudiants au cours de la période de validité de son autorisation détenue. La demande de prorogation doit être soumise à l'ANAC trois (03) mois avant la date d'expiration de l'autorisation en vigueur.

4.3. À l'expiration de l'autorisation, le postulant doit prouver qu'il satisfait aux exigences qui ont prévalu lors de la délivrance initiale de ladite autorisation.

5. Exigences minimales relatives au contenu de la formation à dispenser

5.1. Formation théorique

5.1.1. Règles de l'air et procédures de contrôle de la circulation aérienne

(a) Droit aérien ;
(b) Règles de l'air ;
(c) Gestion du trafic aérien ;

(d) Spécificités des aéronefs télépilotés.

5.1.2. Connaissances générales des aéronefs

(a) Cellule & systèmes ;
(b) Électricité ;
(c) Motorisation, Équipements de secours ;
(d) Maintenance.

5.1.3. Instrumentation

(a) Mesure des paramètres aérodynamiques ;
(b) Magnétisme;
(c) Compas;
(d) Instruments gyroscopiques.

5.1.4. Connaissances générales des aéronefs télépilotés

(a) Dispositif de limitation d'espace ;
(b) Système de pilotage ;
(c) Dispositif de protection des tiers et limitation d'énergie d'impact ;
(d) Dispositif d'enregistrement des paramètres ;
(e) Dispositif de retour vidéo ;
(f) Moteurs et contrôleurs (ESC) ;
(g) Capteurs spécifiques aux aéronefs télépilotés ;
(h) Entretien de l'aéronef télépiloté.

5.1.5. Connaissance générale du RPS

(a) Principes d'utilisation et fonction des systèmes et instruments ;
(b) Utilisation et vérification de l'état de fonctionnement des équipements et systèmes du RPS considéré ;
(c) Procédures à suivre en cas d'anomalie de fonctionnement.

5.1.6. Liaison C2

(a) Connaissance générale de la liaison C2 ;
(b) Les différents types de liaison C2, leurs caractéristiques de fonctionnement et leurs limites ;
(c) Utilisation et vérification de l'état de fonctionnement des systèmes de liaison C2 ;
(d) Procédures en cas d'anomalie de fonctionnement de la liaison C2.

5.1.7. Performances / Préparation du vol / Suivi du vol

(a) Masses et centrage ;
(b) Chargement ;
(c) Détermination du centrage ;
(d) Préparation du vol ;
(e) Préparation avant vol ;
(f) Suivi du vol et modifications en vol ;
(g) Suivi du vol d'un aéronef télépiloté.

5.1.8. Performance humaine

Physiologie de base en aviation et maintien de la condition physique.

5.1.9. Météorologie

(a) L'atmosphère ;
(b) Le vent.

5.1.10. Navigation

(a) Connaissances basiques en navigation ;
(b) Magnétisme et compas ;
(c) Cartes aéronautiques ;
(d) Navigation à l'estime ;
(e) Suivi et gestion de la navigation en vol.

5.1.11. Radio navigation

(a) Théorie de base sur la propagation des ondes radio ;
(b) Systèmes de navigation par satellite - GNSS - Navigation assistée par satellite.

5.1.12. Procédures opérationnelles

Procédures d'urgence.

5.1.13. Procédures opérationnelles - Aéronef télépiloté

(a) Vol en immersion (vol suivi au travers d'une caméra tournée vers l'avant) ;
(b) Briefing ;
(c) Débriefing.

5.1.14. Principes du vol -Aéronef télépiloté

(a) Aéronautique subsonique ;
(b) Hélices/Rotors ;

(c) Connaissances basiques sur les voilures tournantes et les voilures fixes.

5.1.15. Communications

(a) Termes employés dans les communications radiotéléphoniques ;
(b) Procédures opérationnelles générales ;
(c) Termes appropriés aux informations météorologiques (VFR) ;
(d) Procédures d'urgence et de détresse.

5.2. Formation pratique (opérations d'activités particulières hors vue directe, hors zone peuplée)

5.2.1. Préparation de la mission

(a) Vérifier que la masse maximale au décollage de l'aéronef qui circule sans personne à bord est compatible avec l'activité considérée ;
(b) Vérifier que la zone d'opération définie est adéquate pour l'opération considérée ;
(c) Vérifier que l'opération de l'aéronef qui circule sans personne à bord considéré est possible dans la zone d'opération ;
(d) Définir la zone de travail dans laquelle l'opération considérée se déroule ;
(e) Concevoir la zone minimale d'exclusion en fonction des caractéristiques de l'aéronef qui circule sans personne à bord considéré ;
(f) Extraire de l'information aéronautique les données pertinentes pouvant avoir un impact sur l'opération considérée (sup aip, notam, rtba, voltac,...) ;
(g) Déterminer les secteurs proches de la zone d'opération dont le survol est interdit, réglementé ou soumis à des conditions particulières ;
(h) Définir la hauteur maximale réglementaire de vol compte tenu de la zone de vol, et de l'opération considérée ;
(i) Identifier les autorisations nécessaires à l'opération considérée ;
(j) Mettre en place un protocole si nécessaire ;
(k) Identifier les objectifs de la mission ;
a. Identifier les obstacles présents dans la zone d'opération ;
(l) Détecter les obstacles gênants pour l'opération considérée dans la zone d'opération ;
(m) Détecter si l'aérologie peut être affectée par la topographie ou la présence
(n) D'obstacles dans la zone d'opération ;
(o) Prendre en compte les phénomènes extérieurs pouvant avoir un impact sur le vol, estimer leur impact sur la conduite du vol. (consommation d'énergie, maniabilité, visibilité) ;

(p) Expliquer aux personnes se trouvant dans la zone minimale d'exclusion, les risques encourus et la conduite à tenir ;
(q) Collecter les attestations d'information des personnes se trouvant à l'intérieur de la zone minimale d'exclusion ;
(r) Vérifier la présence de tous les documents nécessaires à l'opération considérée ;
(s) Établir l'autorité du télépilote envers les autres personnes se trouvant sur zone d'opération ;
(t) Effectuer, au préalable, les démarches réglementaires spécifiques ;
(u) Extraire du dossier technique les informations pertinentes pour le bon déroulement de la mission ;
(v) Vérifier que la zone d'opération est sécurisée ;
(w) Évaluer le risque de perte de liaison radio et perte de télémétrie.

5.2.2. Préparation de la machine

(a) Vérifier l'état général de l'aéronef télépiloté ;
(b) Vérifier les dispositifs permettant de voler hors vue ;
(c) Vérifier le fonctionnement du dispositif d'enregistrement des paramètres et le démarrer ;
(d) Vérifier (si nécessaire) que le plan de vol programmé est conforme au plan de vol prévu.
(e) Vérifier que tous les éléments amovibles de l'aéronef télépiloté sont correctement fixés ;
(f) Vérifier la compatibilité des configurations logicielles de la station sol et de l'aéronef télépiloté ;
(g) Calibrer les différents instruments équipant l'aéronef télépiloté ;
(h) Identifier tout défaut pouvant remettre en cause l'opération concernée ;
(i) Vérifier que l'autonomie de la batterie est compatible avec l'opération concernée ;
(j) Vérifier la conformité du système de limitation d'énergie d'impact ainsi que le fonctionnement du système déclencheur lorsque l'aéronef télépiloté en est équipé ;
(k) Vérifier le bon fonctionnement de la télémétrie ;
(l) Régler le limiteur de zone ;
(m) Régler le limiteur d'altitude ;
(n) Régler le mode de fonctionnement du dispositif fail-safe ;
(o) Opérer l'équipement de positionnement si l'aéronef télépiloté ;
(p) Vérifier la cohérence de la position obtenue si l'aéronef télépiloté est équipé d'un équipement de positionnement.

5.2.3. Briefing, Débriefing, Retour d'expérience

(a) Définir dans le cadre d'un briefing, le but de la mission, les menaces identifiées, le point de décollage, la trajectoire d'évolution de l'aéronef qui circule sans personne à bord, la conduite à tenir en cas de panne ;
(b) Réaliser un débriefing synthétique de la mission ;
(c) Identifier les cas où un compte-rendu d'événement doit être fait et savoir l'élaborer.

5.2.4. Vol situation normale

(a) Conserver une distance de sécurité suffisante par rapport aux obstacles ;
(b) Gérer l'usage de la cartographie pour opérer l'aéronef qui circule sans personne à bord hors vue ;
(c) Suivre le bon déroulement du vol en accord avec le plan de vol préparé ;
(d) Opérer l'aéronef qui circule sans personne à bord, à l'intérieur de l'ensemble de l'espace défini par le scénario considéré, tout système embarqué fonctionnant ;
(e) Opérer l'aéronef qui circule sans personne à bord pour suivre une trajectoire prédéfinie ;
(f) Avoir conscience de la zone minimale d'exclusion des tiers au cours du vol.

5.2.5. Vol situation anormale

(a) Gérer de manière optimale une perte de puissance totale ou partielle d'un moteur de l'aéronef qui circule sans personne à bord en assurant la sécurité pour les tiers au sol ;
(b) Sélectionner un site favorable dans le cas d'un atterrissage forcé en limitant les dommages et les risques aux tiers ;
(c) Opérer l'aéronef manuellement ou automatiquement ;
(d) Opérer l'aéronef pour qu'il reste dans un volume restreint (hippodrome.) En cas d'interruption temporaire de la mission ;
(e) Avoir conscience des alarmes pouvant survenir et connaître les procédures à suivre ;
(f) Gérer la trajectoire de l'aéronef qui circule sans personne à bord dans des situations dégradées ;
(g) Gérer le cas de la dégradation de la fonction de localisation de l'aéronef qui circule sans personne à bord ;
(h) Gérer l'incursion d'une personne dans la zone d'opération et prendre les mesures nécessaires pour assurer la sécurité ;

(i) Gérer le cas d'une sortie de la zone d'opération définie lors de la préparation du vol ;

(j) Opérer l'aéronef qui circule sans personne à bord malgré le déclenchement du limiteur de hauteur ;

(k) Gérer l'incursion d'un aéronef habité à proximité de la zone d'opération ;

(l) Gérer l'incursion d'un aéronef qui circule sans personne à bord dans la zone d'opération ;

(m) Opérer les différents mécanismes de sauvegarde équipant l'aéronef ;

(n) Choisir le mécanisme de sauvegarde adapté à une situation donnée ;

(o) Gérer une perte de vue temporaire de l'aéronef qui circule sans personne à bord en scénarios ;

(p) Gérer le cas d'une perte de contrôle en attitude ou en position dû à des phénomènes extérieurs ;

(q) Gérer la reprise de contrôle manuel de l'aéronef qui circule sans personne à bord en cas de situation dangereuse due aux automatismes ;

(r) Déclarer un compte rendu d'événement.

APPENDICE au § 1.2.9 : SPÉCIFICATIONS RELATIVES AUX COMPÉTENCES LINGUISTIQUES POUR LES COMMUNICATIONS RADIOTÉLÉPHONIQUES

1. Généralités

Note. - Les spécifications de l'OACI relatives aux compétences linguistiques comprennent 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 moyen de conformité au paragraphe 1.2.9. Les spécifications relatives aux compétences linguistiques s'appliquent à l'emploi des expressions conventionnelles et à celui du langage clair.

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 pour l'ANAC, 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 moyen de conformité au paragraphe 1.2.9.

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 au § 1.4 : ORGANISATION ET AU FONCTIONNEMENT DU CONSEIL DE DISCIPLINE DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE DE L'AVIATION CIVILE

1. Attributions

Le Conseil de discipline du personnel aéronautique est chargé de proposer au Directeur Général de l'ANAC, les sanctions à appliquer à l'égard du personnel aéronautique qui serait reconnu coupable d'infraction au Code de l'aviation civile, aux textes subséquents et aux règlements en vigueur.

Le Conseil de discipline est mis en place en fonction du type de personnel sur qui pèse un soupçon de violation des dispositions légales et règlementaires applicables.

2. Organisation

2.1. Composition du Conseil de discipline

Le Conseil de discipline est composé d'un président, d'un secrétaire et de membres.
La présidence du Conseil de discipline est assurée par le Directeur Général de l'ANAC ou son représentant.
Le secrétariat du Conseil de discipline est assuré par un inspecteur PEL.

Les membres du Conseil de discipline sont désignés selon le type de personnel aéronautique à savoir :

i. le personnel navigant professionnel ;
ii. le personnel navigant non professionnel ;
iii. le personnel autre que le personnel navigant.

2.1.1. Les membres du Conseil de discipline relatif au personnel navigant professionnel

Les membres du Conseil de discipline relatif au personnel navigant professionnel sont :

a) deux (02) représentants de l'ANAC dont un inspecteur en vol et une personne ressource ;
b) deux (02) représentants des entreprises de transport et de travail aérien dont un pilote de ligne ou un ancien pilote de ligne ayant cessé ses activités professionnelles depuis moins de deux (02) ans ;

c) deux (02) représentants du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile en fonction de la spécialité du navigant traduit devant le Conseil, sur une liste comprenant deux pilotes de transport aérien, deux pilotes de travail aérien dont, éventuellement, un pilote d'hélicoptère.

2.1.2. Les membres du Conseil de discipline relatif au personnel navigant non professionnel

Les membres du Conseil de discipline relatif au personnel navigant non professionnel sont :

a) deux (02) représentants de l'ANAC dont un inspecteur en vol et une personne ressource ;
b) deux (02) représentants d'organismes de formation de pilotes privés.

2.1.3. Les membres du Conseil de discipline relatif au personnel autre que le personnel navigant

Les membres du Conseil de discipline relatif au personnel autre que le personnel navigant sont :

a) deux (02) personnes ressources de l'ANAC ;
b) deux (02) représentants des entreprises de transport aérien, de travail aérien ou des fournisseurs de services de la navigation aérienne ;
c) deux (02) représentants du personnel autre que le personnel navigant de l'aéronautique civile en fonction de la spécialité du personnel traduit devant le Conseil de discipline, sur proposition des organisations des personnels autres que le personnel navigant.

2.2. Désignation des membres du Conseil de discipline

Les membres du Conseil de discipline sont désignés par décision du Directeur Général de l'ANAC en fonction des affaires qui sont inscrites. Ils sont nommés pour une durée de deux (02) ans renouvelables.
Les personnes ayant encouru une condamnation inscrite au bulletin n°2 du casier judiciaire ou une des sanctions prévues dans le Code de l'aviation civile ne peuvent faire partie du Conseil de discipline.

3. Fonctionnement du Conseil de discipline

3.1. Notification aux membres du Conseil de discipline et au personnel traduit devant le Conseil de discipline

Dès sa signature, la décision de désignation des membres du Conseil de discipline est transmise aux membres par le secrétaire dudit Conseil.

La décision est également transmise au personnel traduit devant le Conseil de discipline par courrier du Directeur Général de l'ANAC contre décharge.

Ledit courrier mentionne les griefs qui lui sont reprochés, et l'invite à présenter ses observations par écrit.

L'intéressé dispose d'un délai de dix (10) jours calendaires à compter de la date de réception du courrier de notification pour répondre à l'ANAC. L'intéressé peut récuser les membres du Conseil de discipline dans les conditions prévues par le Code de procédure civile.

Si l'intéressé récuse l'un des membres du Conseil de discipline dans sa réponse, cette récusation est analysée par le Président et décision lui est notifiée avant l'envoi de la convocation. La décision du Président relative à la récusation n'est pas susceptible de recours.

L'intéressé peut se faire assister par un conseil de son choix.

3.2. Préparation de la tenue du Conseil de discipline

Le secrétaire du Conseil de discipline recueille toutes informations utiles à la constitution et au traitement du dossier.

Le Conseil de discipline se réunit sur convocation de son président. Une convocation accompagnée d'un accusé de réception est adressée au personnel traduit devant le Conseil de discipline, quinze (15) jours calendaires avant la tenue du Conseil de discipline. Ladite convocation précise qu'il lui est accordé un délai maximum de cinq jours ouvrables avant sa comparution pour prendre connaissance de son dossier auprès du secrétariat du Conseil de discipline.

3.3. Tenue du Conseil de Discipline

Lors de la tenue du Conseil, le président autorise le personnel traduit devant le Conseil de discipline à s'expliquer sur les faits qui lui sont reprochés.
Le président peut autoriser toute autre personne dont l'audition est jugée utile.

Au cas où l'intéressé néglige de comparaître ou de se faire représenter, le Conseil siège valablement. Les débats ne sont pas publics.

3.4. Délibérations

Les délibérations du Conseil de discipline se font à huis clos en l'absence de l'intéressé et de son conseil.

Le Conseil de discipline ne peut valablement délibérer que si la moitié au moins des membres est présente.

Le président du Conseil de discipline peut autoriser un vote pour le choix de la sanction à proposer au Directeur Général de l'ANAC. Les décisions sont prises à la majorité simple des membres présents. En cas d'égalité des voix, celle du Président est prépondérante.

La culpabilité du personnel traduit devant le Conseil de discipline est établie sur la base avérée de la violation des dispositions législatives et règlementaires applicables. Le Conseil de discipline transmet au Directeur Général de l'ANAC, les propositions de sanction à appliquer à l'encontre du personnel aéronautique reconnu coupable d'infraction.

3.5. Décision du Directeur Général de l'ANAC

Le Directeur Général de l'ANAC décide de la sanction à appliquer conformément aux dispositions règlementaires en vigueur.
La décision de sanction est notifiée au contrevenant et aux organismes aéronautiques concernés par courrier avec accusé de réception.

Tous les éléments du dossier sont conservés par la Sous-direction des licences du personnel aéronautique.

3.6 Recours relatif à une sanction disciplinaire

Le personnel sanctionné peut présenter un recours gracieux auprès du Directeur Général de l'ANAC dans un délai de deux (02) mois à compter de la notification de la sanction.

APPENDICE AU § 2.1.3 : FORMATION, EXAMEN PRATIQUE ET CONTROLE DE COMPETENCES POUR L'ATPL, LES QUALIFICATIONS DE TYPE ET DE CLASSE ET CONTROLE DE COMPETENCES POUR L'IR

A. Généralités

1. Un candidat à un examen pratique doit avoir suivi une instruction, le cas échéant, sur la même classe ou le même type d'aéronef que celui utilisé pour l'examen.

2. À défaut d'être reçu dans toutes les sections de l'examen en 2 tentatives, une formation additionnelle est requise.

3. Le nombre de tentatives de présentation d'un examen pratique est illimité.

Contenu de la formation et de l'examen pratique/contrôle de compétences

4. Sauf spécification contraire dans les données d'adéquation opérationnelle établies conformément à la règlementation en vigueur, le programme d'instruction au vol doit être conforme au présent appendice. Ledit programme peut être réduit dans le cadre de l'octroi de crédits suite à une expérience antérieure sur des types d'aéronefs similaires, comme déterminé dans les données d'adéquation opérationnelle établies.

5. À l'exception du cas de l'examen pratique pour la délivrance d'une ATPL, lorsque défini ainsi dans les données d'adéquation opérationnelle établies conformément à la règlementation en vigueur pour le type spécifique, des crédits peuvent être octroyés pour des rubriques de l'examen pratique communes à d'autres types ou d'autres variantes pour lesquels le pilote est qualifié.

Conduite de l'examen/du contrôle

6. L'examinateur peut choisir entre différents scénarios d'examen pratique ou de contrôle de compétences, qui contiennent des opérations pertinentes simulées qui ont été élaborées et agréées par l'autorité compétente. Des simulateurs de vol et d'autres dispositifs d'entraînement, lorsqu'ils sont disponibles, sont utilisés comme établi dans la présente partie.

7. Au cours du contrôle de compétences, l'examinateur doit vérifier que le titulaire de la qualification de classe ou de type conserve un niveau de connaissance théorique adéquat.

8. Si un candidat décide d'interrompre un examen pratique pour des raisons jugées inadéquates par l'examinateur, le candidat doit se représenter à la totalité de l'examen pratique. Si l'examen est interrompu pour des raisons jugées adéquates par l'examinateur, seules les sections inachevées doivent être testées au cours d'un vol ultérieur.

9. Il incombe à l'examinateur de décider si une manœuvre ou une procédure peut être recommencée une fois par le candidat. L'examinateur peut arrêter l'examen à tout instant s'il s'avère que la démonstration des compétences de vol du candidat requiert qu'il représente la totalité de l'examen.

10. Un candidat doit piloter l'aéronef depuis une position permettant de remplir des fonctions de PIC ou de copilote, selon le cas, et d'effectuer l'examen comme si aucun autre membre d'équipage n'était présent, dans le cas où il présente l'examen/le contrôle dans des conditions monopilotes. La responsabilité du vol est attribuée conformément aux règlements nationaux.

11. Au cours de la préparation prévol de l'examen, le candidat doit déterminer les réglages de régime et les vitesses. Le candidat doit indiquer à l'examinateur les vérifications et les tâches effectuées, notamment l'identification des équipements radio. Des vérifications sont exécutées conformément à la liste de vérification de l'aéronef sur lequel l'examen est présenté et, si applicable avec le concept MCC. Les données de performance pour le décollage, l'approche et l'atterrissage doivent être calculées par le candidat, conformément au manuel d'exploitation ou au manuel de vol de l'aéronef utilisé. Les hauteurs/altitudes de décision, les hauteurs/altitudes minimales de descente et le point d'approche interrompue doivent être définis en accord avec l'examinateur.

12. L'examinateur ne participe en aucune manière à l'exploitation de l'aéronef, à l'exception de cas nécessitant une intervention dans l'intérêt de la sécurité ou pour éviter tout retard inacceptable au reste du trafic.

Exigences particulières pour l'examen pratique/le contrôle de compétences pour les qualifications de type d'aéronef multipilote et pour les qualifications de type d'avion monopilote, en exploitations multipilotes, pour l'ATPL

13. L'examen pratique pour un aéronef multipilote ou un avion monopilote lorsqu'il est utilisé en exploitations multipilotes doit être accompli dans un environnement d'opérations en équipage multiple. Un autre candidat ou un autre pilote détenant la qualification de type peut remplir le rôle de second pilote. Si un aéronef est utilisé, le second pilote est l'examinateur ou un instructeur.

14. Le candidat doit agir en tant que pilote aux commandes (PF) pendant toutes les sections de l'examen pratique, à l'exception des procédures inhabituelles et d'urgence, qui peuvent être conduites en tant que PF ou pilote n'étant pas aux commandes (PNF), conformément au MCC. Le candidat à la délivrance initiale d'une qualification de type d'aéronef multipilote ou d'une ATPL doit également démontrer son aptitude à agir en tant que PNF. Le candidat peut choisir soit le siège gauche, soit le siège droit pour l'examen pratique si toutes les rubriques peuvent être accomplies depuis le siège sélectionné.

15. Les matières suivantes sont particulièrement vérifiées par l'examinateur pour les candidats à l'ATPL ou à une qualification de type pour aéronefs multipilotes ou pour une exploitation multipilote d'un avion monopilote dont les tâches s'étendent à celles d'un PIC, que les candidats agissent en tant que PF ou PNF :

(a) gestion du travail en équipage ;

(b) maintien d'une surveillance générale de l'exploitation de l'aéronef par une supervision appropriée et

(c) définition des priorités et prise de décision conformément aux aspects liés à la sécurité et aux règles et règlements pertinents appropriés à la situation opérationnelle, y compris les situations d'urgence.

16. L'examen/le contrôle doit être effectué en IFR, si la qualification IR est incluse, et autant que possible être accompli dans un environnement simulé de transport aérien commercial. La capacité du candidat à préparer le plan de vol et à conduire le vol sur la base des informations habituellement fournies constitue un point essentiel à vérifier.

17. Lorsque le cours de qualification de type a inclus moins de 2 heures de formation en vol sur l'aéronef, l'examen pratique peut être accompli dans un FFS et peut être terminé avant la formation en vol sur l'aéronef. Dans ce cas, un certificat attestant le suivi du cours de qualification de type reprenant la formation en vol sur l'aéronef est envoyé à l'autorité compétente avant que la nouvelle qualification de type soit consignée sur la licence du candidat.

Exigences particulières pour la catégorie d'avion

Critères de réussite

1. Dans le cas d'avions monopilotes, à l'exception des avions complexes de hautes performances de pilote, le candidat doit réussir toutes les sections de l'examen pratique ou du contrôle de compétences. S'il échoue à l'une des rubriques d'une section, le candidat échoue à ladite section. L'échec à plus d'une section implique que

le candidat doit se représenter à la totalité de l'examen ou du contrôle. Un candidat qui n'échoue qu'à une section ne doit se représenter qu'à la section en question. L'échec à l'une des sections lorsque l'examen ou le contrôle est présenté à nouveau, notamment à celles qui avaient été réussies lors d'une tentative précédente, provoque à nouveau l'échec du candidat à la totalité de l'examen ou du contrôle. Pour les avions multimoteurs monopilotes, la section 6 de l'examen ou du contrôle pertinent, relative au vol asymétrique, doit être réussie.

2. Dans le cas des avions complexes hautes performances monopilotes et multipilotes, le candidat doit être reçu à toutes les sections de l'examen pratique ou du contrôle de compétences. L'échec à plus de 5 rubriques implique que le candidat doit se présenter à nouveau à la totalité de l'examen pratique ou du contrôle de compétences. Un candidat qui échoue à 5 rubriques voire moins, ne doit se représenter qu'aux rubriques en question. L'échec à l'une des rubriques lorsque l'examen ou le contrôle est représenté, notamment à celles qui avaient été réussies lors d'une tentative précédente, implique que le candidat doit se présenter à nouveau à la totalité de l'examen ou du contrôle. La section 6 ne fait pas partie de l'examen pratique de l'ATPL. Si le candidat n'échoue qu'à la section 6 ou ne la présente pas, la qualification de type est délivrée sans les privilèges CAT II ou CAT III. Pour étendre les privilèges de la qualification de type à CAT II ou CAT III, le candidat doit être reçu à la section 6 sur le type d'aéronef approprié.

Tolérances de l'examen pratique en vol

3. Le candidat doit démontrer son aptitude à :
   (a) exploiter l'avion dans ses limites d'utilisation ;
   (b) effectuer toutes les manœuvres avec souplesse et précision ;
   (c) faire preuve de discernement et d'un sens de l'air ;
   (d) mettre en pratique ses connaissances aéronautiques et
   (e) garder la maîtrise de l'avion à tout instant de manière à ce que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre soit toujours assurée ;
   (f) comprendre et observer les procédures relatives à la coordination et l'incapacité de l'équipage, si applicable et
   (g) communiquer efficacement avec les autres membres d'équipage, si applicable.

4. Les limites suivantes sont applicables, éventuellement corrigées, pour tenir compte de conditions turbulentes et des qualités de vol, ainsi que des performances de l'avion utilisé :

Hauteur

En général ± 100 pieds

Démarrer une remise des gaz à la hauteur de décision + 50 pieds /– 0 pied

Hauteur/altitude minimale de descente + 50 pieds /– 0 pied

Tenue d'axe

Sur radioguidage ± 5°

Approche de précision déviation à moitié de l'échelle, azimut et alignement de descente

Cap

Tous les moteurs opérationnels ± 5°

Avec panne moteur simulée ± 10°

Vitesse

Tous les moteurs opérationnels ± 5 nœuds

Avec panne moteur simulée + 10 nœuds/- 5 nœuds

Contenu de la formation/de l'examen pratique/du contrôle de compétences

5. Avions monopilotes, à l'exception des avions complexes hautes performances.

(a) Les symboles suivants signifient :

P = formé en tant que PIC ou copilote et en tant que pilote aux commandes (PF) et pilote n'étant pas aux commandes (PNF);

X = des simulateurs de vol seront utilisés pour cet exercice, s'ils sont disponibles, sinon un avion sera utilisé si approprié pour la manœuvre ou la procédure ;

P# = la formation sera complétée par une inspection supervisée de l'avion.

(b) La formation pratique sera effectuée au moins au niveau de l'équipement d'entraînement indiqué par (P), ou peut être dispensée sur tout autre niveau supérieur d'équipement représenté par la flèche (---->).

Les abréviations suivantes sont utilisées pour indiquer l'équipement de formation utilisé :

A = avion ;

FFS = simulateur de vol ;

FTD = système d'entraînement au vol (y compris FNPT II pour la qualification de classe ME).

(c) Les rubriques marquées d'un astérisque (*) dans la section 3B et pour les aéronefs multimoteurs, de la section 6, sont accomplies par seule référence aux instruments si la prorogation/le renouvellement d'une IR est inclus dans l'examen pratique ou le contrôle de compétences. Si les rubriques marquées d'un (*) ne sont pas accomplies par seule référence aux instruments au cours de l'examen pratique ou du contrôle de compétences et lorsqu'il n'existe aucun crédit de privilèges IR, la

qualification de type ou de classe sera restreinte au vol en VFR exclusivement.

(d) La section 3A est effectuée pour proroger une qualification de type ou de classe multimoteur, en VFR exclusivement, lorsque l'exigence portant sur une expérience de 10 étapes accomplies au cours des 12 mois précédents n'est pas satisfaite. La section 3A n'est pas requise si la section 3B est accomplie.

(e) Lorsque la lettre «M» apparaît dans la colonne d'examen pratique ou de contrôle de compétences, elle indique que l'exercice est obligatoire ou qu'il existe un choix lorsque plusieurs exercices apparaissent.

(f) Un FFS ou un FNPT 2 est utilisé pour la formation pratique aux qualifications de type ou de classe multimoteur s'il fait partie d'un cours de qualification de classe ou de type agréé. Les considérations suivantes sont applicables pour l'agrément du cours :

(i) la qualification du FFS ou du FNPT II, telle que définie dans la partie-OR ;

(ii) les qualifications des instructeurs ;

(iii) le nombre d'heures de formation dispensées sur FFS ou FNPT II et

(iv) les qualifications et l'expérience antérieure du pilote stagiaire sur des types similaires.

(g) Lorsqu'un examen pratique ou un contrôle de compétences est effectué en exploitations multipilotes, la qualification de type est restreinte aux exploitations multipilotes.

6. Avions multipilotes et avions complexes hautes performances monopilotes

(a) Les symboles suivants signifient :

P = formé en tant que PIC ou copilote et en tant que PF et PNF pour la délivrance d'une qualification de type, selon le cas ;

X = des simulateurs de vol sont utilisés pour cet exercice, s'ils sont disponibles, sinon un aéronef est utilisé si approprié pour la manœuvre ou la procédure ;

P# = la formation est complétée par une inspection supervisée de l'avion.

(b) La formation pratique est effectuée au moins au niveau de l'équipement d'entraînement indiqué par (P), ou peut être dispensée sur tout autre niveau supérieur d'équipement représenté par la flèche (---->).

Les abréviations suivantes sont utilisées pour indiquer l'équipement de formation utilisé :

A = avion ;

FFS = simulateur de vol ;

FTD = système d'entraînement au vol ;

OTD = autres dispositifs d'entraînement.

(c) Les rubriques marquées d'un (*) doivent être accomplies par seule référence aux instruments. Si cette condition n'est pas remplie au cours de l'examen pratique ou du contrôle de compétences, la qualification de type est restreinte au VFR uniquement.

(d) Lorsque la lettre «M» apparaît dans la colonne d'examen pratique ou de contrôle de compétences, elle indique que l'exercice est obligatoire.

(e) Un FFS est utilisé pour la formation et l'examen pratiques si le FFS fait partie d'un cours de qualification de type agréé. Les considérations suivantes sont applicables pour l'agrément du cours:

(i) la qualification du FFS ou FNPT II;

(ii) les qualifications des instructeurs ;

(iii) le nombre d'heures de formation dispensées sur FFS ou FNPT II et

(iv) les qualifications et l'expérience antérieure du pilote stagiaire sur des types similaires.

(f) Les manœuvres et procédures incluent le MCC pour avion multipilote et pour les avions complexes hautes performances multipilotes en exploitations multipilotes.

(g) Les manœuvres et procédures sont accomplies par un seul pilote pour les avions monopilotes complexes hautes performances en exploitations monopilotes.

(h) Dans le cas d'avions complexes hautes performances monopilotes, lorsqu'un examen pratique ou un contrôle de compétences est effectué en exploitations multipilotes, la qualification de type est limitée aux exploitations multipilotes. Pour des privilèges monopilotes, les manœuvres/procédures des points 2.5, 3.9.3.4, 4.3, 5.5 et au moins une manœuvre/procédure de la section 3.4 doivent être effectuées en plus dans une configuration monopilote.

(i) En cas de qualification de type restreinte délivrée conformément au paragraphe 2.1.5.3, point e), les candidats doivent satisfaire aux mêmes exigences que les autres candidats à la qualification de type sauf en ce qui concerne les exercices pratiques relatifs aux phases de décollage et d'atterrissage.

7. Qualification de classe – mer

La section 7 est effectuée pour proroger une qualification de classe multimoteur mer, en VFR exclusivement, lorsque l'exigence portant sur une expérience de 10 étapes accomplies au cours des 12 mois précédents n'a pas été satisfaite.

QUALIFICATION DE CLASSE – MER	FORMATION PRATIQUE	
Manœuvres/Procédures.	Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.	Initiales de l'instructeur à l'issue de l'épreuve.
SECTION 1		
1 Départ. 1.1 Prévol, y compris : documentation ; masse et centrage ; bulletin météo ; NOTAM.		
1.2 Vérifications avant le démarrage : externes/internes.		
1.3 Démarrage et arrêt du moteur; défaillances habituelles.		
1.4 Roulage.		
1.5 Roulage progressif.		
1.6 Aplage ;;e : plage; jetée ; bouée.		
1.7 Navigation moteur coupé.		
1.8 Vérifications avant le départ : point fixe moteur (si applicable).		
1.9 Procédure de décollage : normale avec configuration des volets du manuel de vol ; vent de travers (si conditions présentes).		
1.10 Montée ; Virages sur cap ; Mise en palier.		

QUALIFICATION DE CLASSE – MER	FORMATION PRATIQUE	
Manœuvres/Procédures.	Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.	Initiales de l'instructeur à l'issue de l'épreuve.
1.11 Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.		
SECTION 2		
2 Conditions de vol (VFR). 2.1 Vol rectiligne horizontal à différentes vitesses-air, notamment à des vitesses-air extrêmement faibles avec et sans volets (y compris 1 approche à la vitesse minimale de contrôle le cas échéant).		
2.2 Virages serrés (360° vers la gauche et vers la droite à une inclinaison de 45°).		
2.3 Décrochages et récupération : (i) décrochage tout rentré ; (ii) approche du décrochage en virage descendant avec inclinaison, configuration d'approche et puissance ; (iii) approche du décrochage en configuration d'atterrissage et réglage de puissance correspondant ; (iv) approche du décrochage, virage en montée avec volets en position pour le décollage et puissance de montée (avion monomoteur uniquement).		
2.4 Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.		
SECTION 3		
3 Procédures VFR en route. 3.1 Plan de vol, navigation à l'estime (DR) et lecture de cartes.		

QUALIFICATION DE CLASSE – MER	FORMATION PRATIQUE	
Manœuvres/Procédures.	Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.	Initiales de l'instructeur à l'issue de l'épreuve.
3.2 Maintien de l'altitude, du cap et de la vitesse.		
3.3 Orientation, planification et revue des ETA.		
3.4 Utilisation du radioguidage (si applicable).		
3.5 Gestion du vol (journal de bord, vérifications de routine y compris le carburant, les systèmes et le givrage).		
3.6 Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.		
SECTION 4		
4 **Arrivée et atterrissage.** 4.1 Procédure d'arrivée sur l'aérodrome (avions amphibies uniquement).		
4.2 Atterrissage normal.		
4.3 Atterrissage sans volets.		
4.4 Atterrissage par vent de travers (si les conditions sont adéquates).		
4.5 Approche et atterrissage au régime de ralenti depuis 2 000 pieds au-dessus de l'eau (avion monomoteur uniquement).		
4.6 Manœuvre de remise des gaz depuis une hauteur minimale.		
4.7 Atterrissage sur plan d'eau calme. Atterrissage sur plan d'eau agité.		

QUALIFICATION DE CLASSE – MER	FORMATION PRATIQUE	
Manœuvres/Procédures.	Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.	Initiales de l'instructeur à l'issue de l'épreuve.
4.8 Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.		
SECTION 5		
5 Procédures inhabituelles et d'urgence. (Cette section peut être combinée avec les sections 1 à 4). 5.1 Décollage interrompu à une vitesse raisonnable.		
5.2 Panne moteur simulée après le décollage (avion monomoteur exclusivement).		
5.3 Atterrissage forcé simulé sans puissance (avion monomoteur uniquement).		
5.4 Urgences simulées ; (i) incendie ou fumée pendant le vol ; (ii) mauvais fonctionnement des systèmes selon le cas.		
5.5 Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.		
SECTION 6		
6 Vol asymétrique simulé. (Cette section peut être combinée avec les sections 1 à 5). 6.1 Simulation d'une panne moteur pendant le décollage (à une altitude sûre, sauf si effectué dans un FFS et un FNPT II).		
6.2 Coupure et redémarrage du moteur (examen pratique du ME uniquement).		

QUALIFICATION DE CLASSE – MER	FORMATION PRATIQUE	
Manœuvres/Procédures.	Initiales de l'instructeur à l'issue de la formation.	Initiales de l'instructeur à l'issue de l'épreuve.
6.3 Approche et remise des gaz en vol asymétrique.		
6.4 Approche en vol asymétrique et atterrissage avec arrêt complet.		
6.5 Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.		

C. Exigences particulières pour la catégorie des hélicoptères

1. Dans le cas d'un examen pratique ou d'un contrôle de compétences pour des qualifications de type et l'ATPL, le candidat doit être reçu aux sections 1 à 4 et 6 (selon le cas) de l'examen pratique ou du contrôle de compétences. L'échec à plus de 5 rubriques implique que le candidat doit se présenter à nouveau à la totalité de l'examen pratique ou du contrôle de compétences. Un candidat qui échoue à 5 rubriques, voire moins, ne doit se représenter qu'aux rubriques en question. L'échec à l'une des rubriques lorsque l'examen ou le contrôle est présenté à nouveau, implique que le candidat doit se présenter à nouveau à la totalité de l'examen ou du contrôle. Toutes les sections de l'examen pratique ou du contrôle de compétences sont présentées dans un délai de 6 mois.

2. Dans le cas d'un contrôle de compétences pour une IR, le candidat doit être reçu à la section 5 du contrôle de compétences. L'échec à plus de 3 rubriques implique que le candidat doit se présenter à nouveau à la totalité de la section 5. Un candidat qui échoue à 3 rubriques, voire moins, ne doit se représenter qu'aux rubriques en question. L'échec à l'une des rubriques lors de la seconde tentative ou à toute rubrique de la section 5 réussie lors d'une tentative précédente, implique que le candidat doit présenter à nouveau la totalité du contrôle.

Tolérances de l'examen pratique en vol

3. Le candidat doit démontrer son aptitude à :
   (a) exploiter l'hélicoptère dans ses limites d'utilisation ;
   (b) effectuer toutes les manœuvres avec souplesse et précision ;
   (c) faire preuve de discernement et d'un sens de l'air ;
   (d) mettre en pratique ses connaissances aéronautiques ;

(e) garder la maîtrise de l'hélicoptère à tout instant de manière à ce que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre ne soit jamais remise en question ;

(f) comprendre et observer les procédures relatives à la coordination et l'incapacité de l'équipage, si applicable et

(g) communiquer efficacement avec les autres membres d'équipage, si applicable.

4. Les limites suivantes sont applicables, éventuellement corrigées pour tenir compte de conditions turbulentes et des qualités de vol, ainsi que des performances de l'avion utilisé.

(a) Limites du vol en IFR

Hauteur :

En général : ± 100 pieds

Démarrer une remise des gaz à la hauteur/altitude de décision :+ 50 pieds /– 0 pied

Hauteur/altitude minimale de descente : + 50 pieds /– 0 pied

Tenue d'axe sur radioguidage : ± 5°

Approche de précision : déviation à moitié de l'échelle, azimut et alignement de descente

Cap :

Opérations normales : ± 5°

Opérations inhabituelles/d'urgence : ± 10°

Vitesse :

En général : ± 10 nœuds

Avec simulation de panne moteur : + 10 nœuds/- 5 nœuds

(b) Limites du vol en VFR

Hauteur :

En général ± 100 pieds

Cap :

Opérations normales ± 5°

Opérations inhabituelles/d'urgence ± 10°

Vitesse :

En général ± 10 nœuds

Avec simulation de panne moteur + 10 nœuds/- 5 nœuds

Dérive au sol :

Mise en vol stationnaire dans l'effet de sol (IGE) ± 3 pieds

Atterrissage : ± 2 pieds (avec 0 pied vers l'arrière ou en vol latéral)

Contenu de la formation/de l'examen pratique/du contrôle de compétences

Généralités

5. Les symboles suivants signifient :

P = formé en tant que PIC pour la délivrance d'une qualification de type pour SPH ou formé en tant que PIC ou copilote et en tant que PF et PNF pour la délivrance d'une qualification de type pour MPH.

6. La formation pratique est effectuée au moins au niveau de l'équipement d'entraînement indiqué par (P), ou peut être dispensée sur tout autre niveau supérieur d'équipement représenté par la flèche (---->).

Les abréviations suivantes sont utilisées pour indiquer l'équipement de formation utilisé :

FFS = simulateur de vol ;

FTD = système d'entraînement au vol ;

H = hélicoptère.

7. Les éléments marqués d'un (*) doivent être pilotés en conditions IMC réelles ou simulées, exclusivement par des candidats qui souhaitent renouveler ou proroger une IR(H), voire étendre les privilèges de ladite qualification à un autre type.

8. Les procédures de vol aux instruments (section 5) sont accomplies exclusivement par des candidats qui souhaitent renouveler ou proroger une IR(H), voire étendre les privilèges de ladite qualification à un autre type. Un FFS ou un FTD 2/3 peut être utilisé à cet effet.

9. Lorsque la lettre «M» apparaît dans la colonne d'examen pratique ou de contrôle de compétences, elle indique que l'exercice est obligatoire.

10. Un FSTD est utilisé pour la formation et l'examen pratiques si le FSTD fait partie d'un cours de qualification de type. Les considérations suivantes sont applicables au cours :

- la qualification du FSTD telle que définie dans la partie-OR ;
- les qualifications de l'instructeur et de l'examinateur ;

- le nombre d'heures de formation dispensées sur FSTD ;
- les qualifications et l'expérience antérieure du pilote stagiaire sur des types similaires et ;
- le nombre d'heures d'expérience de vol supervisé dont bénéficie le candidat après la délivrance de la nouvelle qualification de type.

Hélicoptères multipilotes

11. Les candidats à l'examen pratique pour la délivrance d'une qualification de type d'hélicoptère multipilote et d'une ATPL(H) ne doivent présenter que les sections 1 à 4 et, si applicable, la section 6.

12. Les candidats à un contrôle de compétences pour la prorogation ou le renouvellement d'une qualification de type d'hélicoptère multipilote ne doivent présenter que les sections 1 à 4 et, le cas échéant, la section 6.

Hélicoptères monopilotes

D. Exigences particulières pour la catégorie des aéronefs à sustentation motorisée

1. Dans le cas d'examens pratiques ou de contrôles de compétences pour des qualifications de type d'aéronef à sustentation motorisée, le candidat doit être reçu aux sections 1 à 5 et à la section 6 (si applicable) de l'examen pratique ou du contrôle de compétences. L'échec à plus de 5 rubriques implique que le candidat doit se présenter à nouveau à la totalité de l'examen pratique ou du contrôle de compétences. Un candidat qui échoue à 5 rubriques, voire moins, ne doit se représenter qu'aux rubriques en question. L'échec à l'une des rubriques lorsque l'examen ou le contrôle est présenté à nouveau, implique que le candidat doit se présenter à nouveau à la totalité de l'examen ou du contrôle. Toutes les sections de l'examen pratique ou du contrôle de compétences sont présentées dans un délai de 6 mois.

Tolérances de l'examen pratique en vol

2. Le candidat doit démontrer son aptitude à :
   (a) exploiter l'aéronef à sustentation motorisée dans ses limites d'utilisation;
   (b) effectuer toutes les manœuvres avec souplesse et précision ;
   (c) faire preuve de discernement et d'un sens de l'air ;
   (d) mettre en pratique ses connaissances aéronautiques ;
   (e) garder la maîtrise de l'aéronef à sustentation motorisée à tout instant de manière à ce que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre ne soit jamais remise en question;

(f) comprendre et observer les procédures relatives à la coordination et l'incapacité de l'équipage et

(g) communiquer efficacement avec les autres membres d'équipage.

3. Les limites suivantes sont applicables, et corrigées pour tenir compte de conditions turbulentes et des qualités de vol, ainsi que des performances de l'aéronef à sustentation motorisée utilisé.

(a) Limites du vol en IFR :

Hauteur :

En général ± 100 pieds

Démarrer une remise des gaz à la hauteur/altitude de décision + 50 pieds /– 0 pied

Hauteur/altitude minimale de descente + 50 pieds /– 0 pied

Tenue d'axe

Sur radioguidage ± 5°

Approche de précision déviation à moitié de l'échelle,azimut et alignement de descente

Cap :

Opérations normales ± 5°

Opérations inhabituelles/d'urgence ± 10°

Vitesse :

En général ± 10 nœuds

Avec simulation de panne moteur + 10 nœuds/- 5 nœuds

(b) Limites du vol en VFR :

Hauteur :

En général ± 100 pieds

Cap :

Opérations normales ± 5°

Opérations inhabituelles/d'urgence ± 10°

Vitesse :

En général ± 10 nœuds

Avec simulation de panne moteur + 10 nœuds/- 5 nœuds

Dérive au sol :

Mise en vol stationnaire dans l'effet de sol (IGE) ± 3 pieds

Atterrissage ± 2 pieds (avec 0 pied vers l'arrière ou en vol latéral).

Contenu de la formation/de l'examen pratique/du contrôle de compétences

4. Les symboles suivants signifient :

P = formé en tant que PIC ou copilote et en tant que PF et PNF pour la délivrance d'une qualification de type, selon le cas.

5. La formation pratique est effectuée au moins au niveau de l'équipement d'entraînement indiqué par (P), ou peut être dispensée sur tout autre niveau supérieur d'équipement représenté par la flèche (---->).

6. Les abréviations suivantes sont utilisées pour indiquer l'équipement de formation utilisé :

FFS = simulateur de vol ;
FTD = système d'entraînement au vol ;
OTD = autres dispositifs d'entraînement
PL = aéronefs à sustentation motorisée.

(a) Les candidats à l'examen pratique pour la délivrance d'une qualification de type d'aéronef à sustentation motorisée devront présenter les sections 1 à 5 et, le cas échéant, la section 6.

(b) Les candidats à la prorogation ou au renouvellement du contrôle de compétences d'une qualification de type d'aéronef à sustentation motorisée devront présenter les sections 1 à 5 et, le cas échéant, la section 6 et/ou la section 7.

(c) Les rubriques marquées d'un (*) doivent être accomplies par seule référence aux instruments. Si cette condition n'est pas remplie au cours de l'examen pratique ou du contrôle de compétences, la qualification de type est restreinte au VFR uniquement.

7. Lorsque la lettre «M» apparaît dans la colonne d'examen pratique ou de contrôle de compétences, elle indique que l'exercice est obligatoire.

8. Des entraîneurs synthétiques de vol (FSTD) sont utilisés pour la formation et l'examen pratiques s'ils font partie d'un cours de qualification de type agréé. Les considérations suivantes sont applicables pour l'agrément du cours :

(a) la qualification des FSTD telle que définie dans la partie OR ;

(b) les qualifications de l'instructeur.

E. Exigences particulières pour la catégorie des dirigeables.

1. Dans le cas d'examens pratiques ou de contrôles de compétences pour des qualifications de type de dirigeables, le candidat doit être reçu aux sections 1 à 5 et à la section 6 (si applicable) de l'examen pratique ou du contrôle de compétences. L'échec à plus de 5 rubriques implique que le candidat doit se présenter à nouveau la totalité de l'examen pratique ou du contrôle de compétences. Un candidat qui échoue à 5 rubriques, voire moins, ne doit se représenter qu'aux rubriques en question.

L'échec à l'une des rubriques lorsque l'examen ou le contrôle est présenté à nouveau, implique que le candidat doit se présenter à nouveau à la totalité de l'examen ou du contrôle. Toutes les sections de l'examen pratique ou du contrôle de compétences sont présentées dans un délai de 6 mois.

Tolérances de l'examen pratique en vol

2. Le candidat doit démontrer son aptitude à :
   (a) exploiter le dirigeable dans ses limites d'utilisation ;
   (b) effectuer toutes les manœuvres avec souplesse et précision ;
   (c) faire preuve de discernement et d'un sens de l'air ;
   (d) mettre en pratique ses connaissances aéronautiques ;
   (e) garder la maîtrise du dirigeable à tout instant de manière à ce que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre ne soit jamais remise en question.
   (f) comprendre et observer les procédures relatives à la coordination et l'incapacité de l'équipage et
   (g) communiquer efficacement avec les autres membres d'équipage.

3. Les limites suivantes sont applicables, éventuellement corrigées pour tenir compte de conditions turbulentes et des qualités de vol, ainsi que des performances du dirigeable utilisé.

(a) Limites du vol en IFR :

Hauteur :

En général : ± 100 pieds

Démarrer une remise des gaz à la hauteur/altitude de décision :+ 50 pieds /– 0 pied

Hauteur/altitude minimale de descente + 50 pieds /– 0 pied

Tenue d'axe

Sur radioguidage : ± 5°

Approche de précision : déviation à moitié de l'échelle, azimut et alignement de descente

Cap :

Opérations normales : ± 5°

Opérations inhabituelles/d'urgence : ± 10°

(b) Limites du vol en VFR :

Hauteur :

En général ± 100 pieds

Cap :

Opérations normales ± 5°

Opérations inhabituelles/d'urgence ± 10°

Contenu de la formation/de l'examen pratique/du contrôle de compétences

4. Les symboles suivants signifient :

P = formé en tant que PIC ou copilote et en tant que PF et PNF pour la délivrance d'une qualification de type, selon le cas.

5. La formation pratique doit être effectuée au moins au niveau de l'équipement d'entraînement indiqué par (P), ou peut être dispensée sur tout autre niveau supérieur d'équipement représenté par la flèche (---->).

6 Les abréviations suivantes sont utilisées pour indiquer l'équipement de formation utilisé :

FFS = simulateur de vol ;

FTD = système d'entraînement au vol ;

OTD = autres dispositifs d'entraînement ;

As = dirigeable.

(a) Les candidats à l'examen pratique pour la délivrance d'une qualification de type de dirigeable doivent présenter les sections 1 à 5 et, si applicable, la section 6.

(b) Les candidats à un contrôle de compétences aux fins de la prorogation ou du renouvellement d'une qualification de type de dirigeable ne doivent présenter que les sections 1 à 5 et, si applicable, la section 6.

(c) Les rubriques marquées d'un (*) doivent être accomplies par seule référence aux instruments. Si cette condition n'est pas remplie au cours de l'examen pratique ou du contrôle de compétences, la qualification de type est restreinte au VFR uniquement.

7. Lorsque la lettre «M» apparaît dans la colonne d'examen pratique ou de contrôle de compétences, elle indique que l'exercice est obligatoire.

8. Des entraîneurs synthétiques de vol (FSTD) sont utilisés pour la formation et l'examen pratiques s'ils font partie d'un cours de qualification de type. Les considérations suivantes sont applicables au cours :

(a) la qualification des FSTD, telle que définie dans la partie OR ;

(b) les qualifications de l'instructeur.

APPENDICE AU § 2.1.5.2 :RENOUVELLEMENT QUALIFICATIONS DE PILOTES ARRIVEES A ECHEANCE

1. Généralités

Pour le renouvellement d'une qualification de classe ou de type, les candidats devront satisfaire, le cas échéant, effectuer un réentraînement dans un organisme de formation agréé ou dans un organisme de formation déclaré ou par un instructeur habilité par l'ANAC. Ce réentrainement peut être dispensé par :

(a) un organisme de formation agréé (OFA) ;
(b) un organisme de formation déclaré (OFD), si la qualification arrivée à échéance était une qualification de classe d'avion monomoteur à pistons ne présentant pas de hautes performances ;
(c) un exploitant aérien ayant :
  (i) un programme de formation approuvé par l'ANAC pour cette formation de remise à niveau ;
  (ii) des instructeurs qualifiés et habilités par l'ANAC.

2. Contenu du programme de réentrainement

2.1 Le contenu du programme de réentrainement pour le renouvellement de la qualification de classe ou de type est défini dans l'objectif d'atteindre le niveau de compétence nécessaire pour exploiter en toute sécurité le type ou la classe d'aéronef concerné.

2.2 La formation de recyclage nécessaire doit être déterminée au cas par cas par l'OFA, l'OFD ou l'instructeur habilité par l'ANAC, en tenant compte des facteurs suivants :

(i). l'expérience du demandeur. Pour le déterminer, l'OFA, l'OFD ou l'instructeur habilité par l'ANAC doivent évaluer le carnet de bord du pilote et, si nécessaire, effectuer un test dans un simulateur de vol, le cas échéant pour évaluer la performance du candidat lors d'une simulation de compétence ;
(ii). la complexité de l'aéronef ;
(iii). si le candidat a une qualification valide sur un autre type ou classe d'aéronef ; et
(iv). le temps écoulé depuis l'expiration de la période de validité de la qualification. Le contenu de formation nécessaire pour atteindre le niveau de compétence souhaité devrait augmenter avec le temps écoulé conformément au §3 du présent appendice.

2.3 Une fois que les besoins du candidat sont déterminés l'OFA, l'OFD ou l'instructeur habilité par l'ANAC doivent développer un programme de formation basé sur le cours

approuvé par l'ANAC et se concentrer sur les aspects où le demandeur a montré les plus grands besoins. La performance du candidat doit être examinée au cours de la formation et des instructions supplémentaires doivent être fournies si nécessaire pour atteindre la norme requis pour le contrôle de compétence.

2.4 Une fois la formation terminée avec succès, l'OFA, l'OFD ou l'instructeur habilité par l'ANAC doivent délivrer un certificat de fin de formation au postulant, qui :

- décrit l'évaluation des éléments énumérés au §2.2 ci-dessus ;
- décrit la formation reçue ; et
- comprend une déclaration attestant que la formation a été suivie avec succès ;

La détention d'une attestation médicale en vue de la délivrance ou le renouvellement d'une licence n'autorise pas le détenteur à exercer les privilèges de cette licence à moins que celui-ci détienne un justificatif de contrôle de compétences valides et d'expérience récente pour la qualification concernée.

3. Tableau relatif au renouvellement de qualifications expirée

3.1 En fonction de la période d'expiration de la qualification d'aéronef, le titulaire d'une licence doit remplir les conditions suivantes pour bénéficier du rétablissement des privilèges liés à ses qualifications lorsqu'elles ont expiré.

Période écoulée	Exigence d'examen théorique	Exigences minimum de programme de formation de qualification de classe ou de type pour :		Exigences de test pratique pour la qualification de classe ou de type pour :	
		MTOW ≤5700kg	MTOW >5700kg	MTOW ≤5700kg	MTOW >5700kg
inférieur ou égal à 3 mois	Non applicable	Non applicable	Non applicable	Contrôle de compétences de la qualification	Contrôle de compétences de la qualification
(a) supérieur à 3 mois et inférieur ou égale à 1 an	Non applicable	cours de réentrainement approuvé par l'ANAC	cours de réentrainement approuvé par l'ANAC	Contrôle de compétences de la qualification	Contrôle de compétences de la qualification
(b) Supérieur ou égale à un an et inférieur ou égale à 5 ans	1. Droit aérien ; 2. Procédures opérationnelles ; 3. Météorologie ; 4. Performances humaines (s'il y a lieu) ; 5. Connaissances générales de l'aéronef	au moins 5 heures de réentraînement approuvé par l'ANAC	au moins 5 heures de réentraînement approuvé par l'ANAC	Test de qualification	Test de qualification
(c) Supérieur à 5 ans et inférieur ou égale à 10 ans	1. Droit aérien ; 2. Procédures opérationnelles ; 3. Météorologie ; 4. Performances humaines (s'il y a lieu) ; 5. Connaissances générales de l'aéronef	au moins 10 heures de réentraînement en vol suite à un cours théorique (approuvé par l'ANAC)	au moins 10 heures de réentraînement en vol suite à un cours théorique (Cours de formation de qualification de type) [approuvés par l'ANAC)	1. Test général de vol 2. Test de qualification	Test initial de qualification
(d) Supérieur ou égale à 10 ans	Test théorique au niveau approprié (PPL, CPL ou ATPL)	Cours complet de qualification de type ou de classe	Cours complet approuvé de qualification de type	1. Test général de vol 2. Test de qualification	Test initial de qualification

3.2 Pour le paragraphe 3.1(c), le détenteur de licence pourrait être exempté du test de droit aérien et procédures opérationnelles s'il a exercé les privilèges de la licence ivoirienne durant les 5 dernières années.

3.3 Pour le paragraphe 3.1(d), le détenteur de licence pourrait être exempté de l'examen théorique s'il a exercé les privilèges de la licence ivoirienne durant les 5 dernières années.

3.4 Pour le paragraphe 3.1(c) et 3.1(d), le détenteur de licence pourrait être éligible pour effectuer un examen initial de qualification d'aéronef dans un simulateur de vol approuvé s'il justifie qu'il a exercé les privilèges de sa licence ivoirienne ou toute autre licence étrangère durant les 5 dernières années et est en conformité avec le programme de formation approuvé.

3.5 Nonobstant le paragraphe 3.1, si le détenteur de licence est actif sur le type d'aéronef à travers l'exercice de ses privilèges de sa licence étrangère, l'autorité pourrait ne pas tenir compte de certaines exigences soit entièrement ou en partie de conditions requises.

3.6 Pour le but du paragraphe 3.5, "actif" signifie que le détenteur de la licence :

(a) est actuellement qualifié sur le type d'aéronef indiqué sur la licence étrangère ;

(b) a effectué au moins 4 étapes de vols commerciaux sur le type d'aéronef considéré dans les 12 mois qui précédant la date de demande de candidature ;

(c) a effectué 2 contrôles de compétences sur le type d'aéronef considéré (sur aéronef ou dans un simulateur de vol approuvé par l'Autorité d'Aviation Civile d'un État contractant) dans les 12 derniers mois précédant la date de demande de candidature. Ces 2 contrôles de compétences ne doivent pas être effectués dans une période de 4 mois. Au moins un de ces contrôles de compétences doit avoir été effectué par une Autorité d'Aviation Civile ou ses examinateurs désignés, tandis l'autre pourrait être effectué par un exploitant étranger ; et

(d) a effectué en exploitation, au moins trois décollages et atterrissages sur type d'aéronef considéré dans les 90 précédant la date de demande de candidature, dans un aéronef ou dans un simulateur de vol approuvé par une Autorité d'Aviation Civile étrangère.

4. Renouvellement de qualification de vol aux instruments expirée

Lorsqu'une qualification de vol aux instruments a expiré dans une période de 12 mois, le test de contrôle doit être effectué en conformité avec les exigences du test de renouvellement de ladite qualification.

Si la période d'expiration du contrôle de compétences dépasse 12 mois, le détenteur de la licence doit effectuer avec succès un contrôle complet pratique de vol aux instruments. Suite à la conduite satisfaisante du contrôle de compétences, la mention de la qualification de vol aux instruments datera à partir de la date du déroulement du test. Quand un détenteur de licence est demeuré actif dans les vols aux instruments dans un autre pays, l'autorité pourrait ne pas tenir compte des exigences requises soit entièrement ou en partie.

APPENDICE AU § 2.1.9 : PRISE EN COMPTE DES CONNAISSANCES THEORIQUES

Obtention de crédits de connaissances théoriques pour la délivrance d'une licence de pilote dans une autre catégorie d'aéronef – passerelles et conditions d'examen

1. PPL, BPL, ULM et SPL

Pour la délivrance d'une PPL, BPL, ULM ou SPL, le titulaire d'une licence dans une autre catégorie d'aéronef doit suivre une instruction théorique et être reçu à des examens théoriques correspondant au niveau approprié, dans les thèmes suivants :

— principes du vol,
— procédures opérationnelles,
— performances et préparation du vol,
— connaissance générale de l'aéronef, navigation.

2. CPL

2.1. Un candidat à une CPL titulaire d'une CPL dans une autre catégorie d'aéronef bénéficie d'une passerelle de connaissances théoriques sur un cours agréé, en fonction des différences identifiées entre les programmes de la CPL pour différentes catégories d'aéronefs.

2.2. Le candidat doit réussir les examens théoriques, tels que définis dans le présent règlement portant sur les sujets suivants, dans la catégorie appropriée d'aéronef :

— connaissance générale de l'aéronef : cellule et systèmes, électricité, motorisation, équipements de secours;
— connaissance générale de l'aéronef: Instruments;
— performances des avions ou des hélicoptères, selon le cas ;
— procédures opérationnelles et
— principes du vol.

2.3. Les candidats à une CPL qui ont réussi les examens théoriques pertinents pour une IR dans la même catégorie d'aéronef reçoivent les crédits correspondant aux exigences en termes de connaissances théoriques dans les sujets suivants :

— performances humaines ;
— météorologie.

3. ATPL

3.1. Un candidat à une ATPL, titulaire d'une ATPL dans une autre catégorie d'aéronef, bénéficie d'une passerelle de connaissances théoriques auprès d'un OFA en fonction des différences identifiées entre les programmes de l'ATPL pour différentes catégories d'aéronefs.

3.2. Le candidat doit réussir les examens théoriques tels que définis dans la présente partie, portant sur les sujets suivants, dans la catégorie appropriée d'aéronef :

— connaissance générale de l'aéronef : cellule et systèmes, électricité, motorisation, équipements de secours ;
— connaissance générale de l'aéronef : instruments ;
— performance ;
— procédures opérationnelles et
— principes du vol.

3.3. Un candidat à une ATPL(A) qui a réussi les examens théoriques pertinents pour une CPL(A) reçoit les crédits correspondant aux exigences en termes de connaissances théoriques sur les communications en VFR.

3.4. Un candidat à une ATPL(H) qui a réussi les examens théoriques pertinents pour une CPL(H) reçoit les crédits correspondant aux exigences en termes de connaissances théoriques dans les sujets suivants :

— réglementation ;
— principes du vol (hélicoptère) ;
— communications en VFR.

3.5. Un candidat à une ATPL(A) qui a réussi les examens théoriques pertinents pour une IR(A) reçoit les crédits correspondant aux exigences en termes de connaissances théoriques sur les communications en IFR.

3.6. Un candidat à une ATPL(H) avec une IR(H), qui a réussi les examens théoriques pertinents pour une CPL(H), reçoit les crédits correspondant aux exigences en termes de connaissances théoriques dans les sujets suivants :

— principes du vol (hélicoptère) ;
— communications en VFR.

4. IR

4.1. Un candidat à une IR qui a réussi les examens théoriques pertinents pour une CPL dans la même catégorie d'aéronef reçoit les crédits correspondant aux exigences en termes de connaissances théoriques dans les sujets suivants :

— performances humaines ;
— météorologie.

4.2. Un candidat à une IR(H) qui a réussi les examens théoriques pertinents pour une ATPL(H) VFR doit réussir l'examen portant sur les sujets suivants :

— réglementation ;
— préparation et surveillance du vol ;
— radioguidage ;
— communications en IFR.

APPENDICE AUX § 2.4 ET 2.6: COURS DE FORMATION POUR LA DÉLIVRANCE D'UNE CPL ET D'UNE ATPL

1. Le présent appendice décrit les exigences relatives aux différents cours de formation pour la délivrance d'une licence CPL et d'une licence ATPL, avec et sans qualification IR.

2. Un candidat qui souhaite changer d'OFA pendant un cours de formation doit solliciter auprès de l'autorité compétente une évaluation formelle des heures additionnelles d'entraînement nécessaires.

A. Cours intégré ATP – avions

Généralités

1. L'objectif du cours intégré ATP(A) consiste à former des pilotes pour qu'ils atteignent le niveau de compétences nécessaire pour pouvoir exploiter, en tant que copilotes, des avions multimoteurs multipilotes qui effectuent du transport aérien commercial, et obtenir la CPL(A)/IR.

2. Un candidat qui souhaite suivre un cours intégré ATP(A) doit effectuer toutes les étapes d'instruction en un seul cours continu de formation, organisé par un OFA.

3. Un candidat peut être admis à une formation soit en tant que participant ab initio, soit en tant que titulaire d'une PPL(A) ou PPL(H) délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago. Dans le cas d'un participant titulaire d'une PPL(A) ou PPL(H), 50 % des heures de vol accomplies avant le cours donneront droit à des crédits, à concurrence de 40 heures d'expérience de vol, voire 45 heures si une qualification de vol de nuit sur avions a été obtenue, dont 20 heures au maximum peuvent contribuer à satisfaire l'exigence de temps de vol en instruction en double commande.

4. Le cours doit inclure :

(a) une formation théorique pour atteindre le niveau de connaissance requis pour l'ATPL(A);
(b) une formation au vol à vue et aux instruments et
(c) une formation au MCC pour l'exploitation d'avions multipilotes.

5. Un candidat qui ne termine pas ou ne peut assister à la totalité du cours ATP(A) peut introduire une demande auprès de l'autorité compétente pour présenter un examen théorique et une épreuve pratique en vue d'une licence ayant des privilèges moindres, ainsi qu'une qualification IR si les exigences applicables sont satisfaites.

Connaissances théoriques

6. Un cours théorique ATP(A) comprend au moins 750 heures d'instruction.

7. Le cours au MCC comprend au moins 25 heures d'instruction théorique et d'exercices.

Examen théorique.

8. Un candidat doit démonter un niveau de connaissance correspondant aux privilèges octroyés au titulaire d'une licence ATPL(A).

Formation en vol

9. La formation en vol, à l'exclusion de la formation de qualification de type, comprend au moins 195 heures au total, toutes les épreuves intermédiaires d'évaluation comprises, dont un maximum de 55 heures sur l'ensemble du cours peut être du temps aux instruments au sol. Au cours des 195 heures, les candidats doivent au moins accomplir :

(a) 95 heures d'instruction en double commande, dont un maximum de 55 heures peut être du temps aux instruments au sol ;
(b) 70 heures en tant que PIC, dont du temps de vol en VFR et aux instruments en tant qu'aspirant commandant de bord (SPIC). Le temps de vol aux instruments en tant que SPIC ne sera comptabilisé comme du temps de vol PIC qu'à concurrence de 20 heures ;
(c) 50 heures de vol en campagne en tant que PIC, dont 1 vol en VFR en campagne d'au moins 540 km (300 NM) au cours duquel des atterrissages avec arrêt complet seront effectués sur 2 aérodromes autres que l'aérodrome de départ ;
(d) 5 heures de vol seront effectuées de nuit, dont 3 heures d'instruction au vol en double commande et au moins 1 heure de navigation en campagne, ainsi que 5 décollages en solo et 5 atterrissages avec arrêt complet en solo ;

(e) 115 heures de temps aux instruments comprenant au moins :
- (1) 20 heures en tant que SPIC ;
- (2) 15 heures de MCC, pour lesquels un FFS ou un FNPT II peut être utilisé ;
- (3) 50 heures d'instruction au vol aux instruments, dont au maximum:
  (i) 25 heures peuvent être du temps aux instruments au sol dans un FNPT I, ou
  (ii) 40 heures peuvent être du temps aux instruments au sol dans un FNPT II, un FTD 2 ou un FFS, dont un maximum de 10 heures peut être effectué dans un FNPT I.

Un candidat détenteur d'un certificat attestant qu'il a accompli le module de base de vol aux instruments peut recevoir un crédit de 10 heures maximum correspondant au temps d'instruction aux instruments exigé. Les heures effectuées dans un BITD ne peuvent servir de crédit.

(f) 5 heures à effectuer dans un avion certifié pour le transport d'au moins 4 personnes, doté d'une hélice à pas variable et d'un train d'atterrissage escamotable.

Examen pratique

10. À l'issue de la formation en vol correspondante, le candidat présent l'examen pratique pour la CPL (A), soit sur un avion monomoteur, soit sur un multimoteur et l'examen pratique pour la qualification IR sur un avion multimoteur.

B. Cours modulaire ATP – avions

1. Les candidats à une licence ATPL(A) qui ont effectué leur instruction théorique dans un cours modulaire doivent :

(a) être titulaires d'au moins une licence PPL(A) délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago et

(b) avoir à leur actif au minimum les heures de formation théorique suivantes :
- (1) dans le cas de candidats titulaires d'une licence PPL(A): 650 heures;
- (2) dans le cas de candidats titulaires d'une licence CPL(A): 400 heures;
- (3) dans le cas de candidats titulaires d'une qualification IR(A): 500 heures;

(4) dans le cas de candidats titulaires d'une licence CPL(A) et d'une IR(A): 250 heures.

La formation théorique doit être terminée avant de présenter l'examen pratique pour l'ATPL(A).

C. Cours intégré CPL/IR – avions

Généralités

1. L'objectif du cours intégré CPL(A) et IR(A) consiste à former des pilotes pour qu'ils atteignent le niveau de compétences nécessaire pour pouvoir exploiter des avions monopilotes monomoteurs ou multimoteurs qui effectuent du transport aérien commercial, et obtenir la CPL(A)/IR.

2. Un candidat qui souhaite suivre un cours intégré CPL(A)/IR doit effectuer toutes les étapes d'instruction en un seul cours continu de formation, organisé par un OFA.

3. Un candidat peut être admis à une formation soit en tant que participant ab initio, soit en tant que titulaire d'une PPL(A) ou PPL(H) délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago. Dans le cas d'un participant titulaire d'une PPL(A) ou PPL(H), 50 % des heures de vol accomplies avant le cours donnent droit à des crédits, à concurrence de 40 heures d'expérience de vol, voire 45 heures si une qualification de vol de nuit sur avions a été obtenue, dont 20 heures au maximum peuvent contribuer à satisfaire l'exigence de temps de vol en instruction en double commande.

4. Le cours devra inclure :
   (a) une formation théorique pour atteindre le niveau de connaissance requis pour la CPL(A) et l'IR ;
   (b) une formation au vol à vue et aux instruments.

5. Un candidat qui ne termine pas ou ne peut assister à la totalité du cours CPL/IR(A) peut introduire une demande auprès de l'autorité compétente pour présenter un examen théorique et une épreuve pratique en vue d'une licence ayant des privilèges moindres, ainsi qu'une qualification IR si les exigences applicables sont satisfaites.

Connaissances théoriques

6. Un cours théorique CPL(A)/IR comprend au moins 500 heures d'instruction.

Examen théorique.

7. Un candidat doit démontrer un niveau de connaissance correspondant aux privilèges octroyés au titulaire d'une CPL(A) et d'une IR.

Formation en vol

8. La formation en vol, à l'exclusion de la formation de qualification de type, comprend au moins 180 heures au total, toutes les épreuves intermédiaires d'évaluation comprises, dont un maximum de 40 heures sur l'ensemble du cours peut être du temps aux instruments au sol. Au cours de la totalité des 180 heures, les candidats doivent au moins effectuer :

(a) 80 heures d'instruction en double commande, dont un maximum de 40 heures peut être du temps aux instruments au sol ;

(b) 70 heures de vol en tant que PIC, dont du temps de vol en VFR et aux instruments qui peut être accompli en tant que PIC. Le temps de vol aux instruments en tant que SPIC ne sera comptabilisé comme du temps de vol PIC qu'à concurrence de 20 heures ;

(c) 50 heures de vol en campagne en tant que PIC, dont 1 vol en VFR en campagne d'au moins 540 km (300 NM) au cours duquel des atterrissages avec arrêt complet seront effectués sur 2 aérodromes autres que l'aérodrome de départ ;

(d) 5 heures de vol seront effectuées de nuit, dont 3 heures d'instruction au vol en double commande avec au moins 1 heure de navigation en campagne, ainsi que 5 décollages en solo et 5 atterrissages avec arrêt complet en solo ;

(e) 100 heures de temps aux instruments comprenant au moins :

(1) 20 heures en tant que SPIC ; et

(2) 50 heures d'instruction au vol aux instruments, dont au maximum:

(i) 25 heures peuvent être du temps aux instruments au sol dans un FNPT I, ou

(ii) 40 heures peuvent être du temps aux instruments au sol dans un FNPT II, un FTD 2 ou un FFS, dont un maximum de 10 heures peut être accompli dans un FNPT I.

Un candidat détenteur d'un certificat attestant qu'il a accompli le module de base de vol aux instruments peut recevoir un crédit de 10 heures maximum correspondant au temps d'instruction aux instruments exigé. Les heures effectuées dans un BITD ne peuvent servir de crédit.

(f) 5 heures à effectuer dans un avion certifié pour le transport d'au moins 4 personnes, doté d'une hélice à pas variable et d'un train d'atterrissage escamotable.

Examens pratiques

10. À l'issue de la formation en vol correspondante, le candidat présente l'examen pratique pour la CPL(A) et celui pour la qualification IR soit sur un avion multimoteur, soit sur un monomoteur.

D. Cours intégré CPL – avions

Généralités

1. L'objectif du cours intégré CPL(A) consiste à former des pilotes pour qu'ils atteignent le niveau de compétences nécessaire pour se voir délivrer une CPL(A).

2. Un candidat qui souhaite suivre un cours intégré CPL(A) doit effectuer toutes les étapes d'instruction en un seul cours continu de formation, organisé par un OFA.

3. Un candidat peut être admis à une formation soit en tant que participant ab initio, soit en tant que titulaire d'une PPL(A) ou PPL(H) délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago. Dans le cas d'un participant titulaire d'une PPL(A) ou PPL(H), 50 % des heures de vol accomplies avant le cours donnent droit à des crédits, à concurrence de 40 heures d'expérience de vol, voire 45 heures si une qualification de vol de nuit sur avions a été obtenue, dont 20 heures au maximum peuvent contribuer à satisfaire l'exigence de temps de vol en instruction en double commande.

4. Le cours doit inclure :

(a) une formation théorique pour atteindre le niveau de connaissance requis pour la CPL(A) et

(b) une formation au vol à vue et aux instruments.

5. Un candidat qui ne termine pas ou ne peut assister à la totalité du cours CPL(A) peut introduire une demande auprès de l'autorité compétente pour présenter un examen théorique et une épreuve pratique en vue d'une licence ayant des privilèges moindres, si les exigences applicables sont satisfaites.

Connaissances théoriques

6. Un cours théorique CPL(A) comprend au moins 350 heures d'instruction.

Examen théorique

7. Un candidat doit démontrer un niveau de connaissance correspondant aux privilèges octroyés aux titulaires d'une CPL(A).

Formation en vol

8. La formation en vol, à l'exclusion de la formation de qualification de type, comprend au moins 150 heures au total, toutes les épreuves intermédiaires d'évaluation comprises, dont un maximum de 5 heures sur l'ensemble du cours peut être du temps aux instruments au sol. Au cours de la totalité des 150 heures, les candidats doivent au moins effectuer :

(a) 80 heures d'instruction en double commande, dont un maximum de 5 heures peut être du temps aux instruments au sol ;

(b) 70 heures en tant que PIC ;

(c) 20 heures de vol en campagne en tant que PIC, dont 1 vol en VFR en campagne d'au moins 540 km (300 NM) au cours duquel des atterrissages avec arrêt complet seront effectués sur 2 aérodromes autres que l'aérodrome de départ ;

(d) 5 heures de vol seront effectuées de nuit, dont 3 heures d'instruction au vol en double commande avec au moins 1 heure de navigation en campagne, ainsi que 5 décollages en solo et 5 atterrissages avec arrêt complet en solo ;

(e) 10 heures de vol aux instruments, dont un maximum de 5 heures peut être du temps aux instruments au sol dans un FNPT I, FTD 2, FNPT II ou FFS. Un candidat détenteur d'un certificat attestant qu'il a accompli le module de base de vol aux instruments recevra un crédit de 10 heures maximum correspondant au temps d'instruction aux instruments exigé. Les heures effectuées dans un BITD ne pourront servir de crédit ;

(f) 5 heures à effectuer dans un avion certifié pour le transport d'au moins 4 personnes, doté d'une hélice à pas variable et d'un train d'atterrissage escamotable.

Examen pratique

9. À l'issue de la formation en vol correspondante, le candidat présente l'examen pratique pour la CPL (A), soit sur un avion multimoteur, soit sur un monomoteur.

E. Cours modulaire CPL – avions

Généralités

1. L'objectif du cours modulaire CPL(A) consiste à former des personnes titulaires d'une PPL(A) pour qu'ils atteignent le niveau de compétences nécessaire pour se voir délivrer une CPL(A).

2. Avant d'entreprendre un cours modulaire CPL(A), un candidat doit être titulaire d'une PPL(A) délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago.

3. Avant d'entamer la formation en vol, le candidat doit :
   (a) avoir à son actif 150 heures de vol ;
   (b) avoir satisfait aux prérequis pour la délivrance d'une qualification de classe ou de type pour les avions multimoteurs conformément à la sous-partie H, si un avion multimoteur doit être utilisé lors de l'examen pratique.

4. Un candidat qui souhaite suivre un cours modulaire CPL(A) doit effectuer toutes les étapes d'instruction au vol en un seul cours continu de formation, organisé par un OFA. L'instruction théorique peut être dispensée par un OFA chargé exclusivement de la formation théorique.

5. Le cours doit inclure :
   (a) une formation théorique pour atteindre le niveau de connaissance requis pour la CPL(A) et
   (b) une formation au vol à vue et aux instruments.

Connaissances théoriques

6. Un cours théorique CPL(A) agréé comprend au moins 250 heures d'instruction.

Examen théorique.

7. Un candidat doit démontrer un niveau de connaissance correspondant aux privilèges octroyés aux titulaires d'une CPL(A).

Formation en vol

8. Les candidats ne détenant pas de qualification IR doivent suivre au moins 25 heures d'instruction au vol en double commande, dont 10 heures d'instruction aux instruments. Un maximum de 5 heures sur ces 10 heures peut être du temps aux instruments au sol dans un BITD, un FNPT I ou II, un FTD 2 ou un FFS.

9. Les candidats titulaires d'une qualification IR(A) valide reçoivent les crédits correspondant à la totalité de l'exigence portant sur le temps d'instruction aux instruments en double commande. Les candidats titulaires d'une qualification IR(H) valide recevront les crédits à concurrence de 5 heures de temps d'instruction aux instruments en double commande, auquel cas au moins 5 heures de temps d'instruction aux instruments en double commande seront effectuées dans un avion. Un candidat détenteur d'un certificat attestant qu'il a accompli le module de base de vol aux instruments peut recevoir un crédit de 10 heures maximum correspondant au temps d'instruction aux instruments exigé.

10. (a) Les candidats titulaires d'une qualification IR valide reçoivent au moins 15 heures d'instruction au vol à vue en double commande.

(b) Les candidats ne disposant pas d'une qualification de vol de nuit sur avion suivront en outre au moins 5 heures d'instruction au vol de nuit, dont 3 heures d'instruction au vol en double commande. Ces 3 heures incluent au moins 1 heure de navigation en campagne, ainsi que 5 décollages en solo et 5 atterrissages avec arrêt complet en solo ;

11. Au moins 5 heures de l'instruction au vol doivent être effectués dans un avion certifié pour le transport d'au moins 4 personnes, doté d'une hélice à pas variable et d'un train d'atterrissage escamotable.

Expérience.

12. Le candidat à une CPL(A) doit avoir effectué au moins 200 heures de vol, comprenant au moins :

(a) 100 heures en tant que PIC, dont 20 heures de vol en campagne en tant que PIC, comportant 1 vol en VFR en campagne d'au moins 540 km (300 NM) au cours duquel des atterrissages avec arrêt complet seront effectués sur 2 aérodromes différents de l'aérodrome de départ ;

(b) 5 heures de vol devront être effectuées de nuit, dont 3 heures d'instruction au vol en double commande comportant au moins 1 heure de navigation en campagne, ainsi que 5 décollages en solo et 5 atterrissages avec arrêt complet en solo et

(c) 10 heures de vol aux instruments, dont un maximum de 5 heures peut être du temps aux instruments au sol dans un FNPT I, FNPT II ou FFS. Un candidat détenteur d'un certificat attestant qu'il a accompli le module de base de vol aux instruments recevra un crédit de 10 heures maximum correspondant au temps d'instruction aux instruments exigé. Les heures effectuées dans un BITD ne pourront servir de crédit ;

(d) 6 heures de vol doivent être accomplies dans un avion multimoteur;

(e) des heures en tant que PIC pour d'autres catégories d'aéronefs peuvent être prises en compte pour atteindre les 200 heures de vol, dans les cas suivants :

(i) 30 heures sur hélicoptères, si le candidat est titulaire d'une PPL(H), ou

(ii) 100 heures sur hélicoptères, si le candidat est titulaire d'une CPL(H), ou

(iii) 30 heures sur TMG ou planeurs; ou

(iv) 30 heures sur dirigeables, si le candidat est titulaire d'une PPL(As), ou

(v) 60 heures sur dirigeables, si le candidat est titulaire d'une CPL(As).

Examen pratique

13. À l'issue de la formation en vol correspondante et s'il satisfait aux exigences pertinentes en matière d'expérience, le candidat présente l'examen pratique pour la CPL(A) soit sur un avion monomoteur, soit sur un multimoteur.

F. Cours intégré ATP/IR – hélicoptères

Généralités

1. L'objectif du cours intégré ATP(H)/IR consiste à former des pilotes pour qu'ils atteignent le niveau de compétences nécessaire pour pouvoir exploiter, en tant que copilotes, des hélicoptères multimoteurs multipilotes qui effectuent du transport aérien commercial, et obtenir la CPL(H)/IR.

2. Un candidat qui souhaite suivre un cours intégré ATP(H)/IR doit effectuer toutes les étapes d'instruction en un seul cours continu de formation, organisé par un OFA.

3. Un candidat peut être admis à une formation soit en tant que participant ab initio, soit en tant que titulaire d'une PPL(H) délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago. Dans le cas d'un participant titulaire d'une PPL H, 50 % de l'expérience pertinente sera comptabilisée comme crédit, à concurrence de :

(a) 40 heures, dont un maximum de 20 heures peut être du temps d'instruction en double commande, ou

(b) 50 heures, dont un maximum de 25 heures peut consister en de l'instruction en double commande, si une qualification de vol de nuit sur hélicoptères a été obtenue.

4. Le cours doit inclure :
   (a) une formation théorique pour atteindre le niveau de connaissance requis pour l'ATPL(H) et l'IR ;
   (b) une formation au vol à vue et aux instruments et
   (c) une formation au MCC pour l'exploitation d'hélicoptères multipilotes.

5. Un candidat qui ne termine pas ou ne peut assister à la totalité du cours ATP(H)/IR peut introduire une demande auprès de l'autorité compétente pour présenter un examen théorique et une épreuve pratique en vue d'une licence ayant des privilèges moindres, ainsi qu'une qualification IR si les exigences applicables sont satisfaites.

Connaissances théoriques

6. Un cours théorique ATP(H)/IR comprend au moins 750 heures d'instruction.

7. Le cours au MCC comprend au moins 25 heures d'instruction théorique et d'exercices.

Examen théorique.

8. Un candidat devra démontrer un niveau de connaissance correspondant aux privilèges octroyés au titulaire d'une ATPL(H) et d'une IR.

Formation en vol

9. La formation en vol comprend un total d'au moins 195 heures, incluant toutes les épreuves intermédiaires d'évaluation. Au cours des 195 heures, les candidats devront au moins accomplir :
   (a) 140 heures d'instruction au vol en double commande, dont :
      (1) 75 heures d'instruction au vol à vue qui peuvent inclure :
         (i) 30 heures dans un FFS d'hélicoptère, niveau C/D, ou
         (ii) 25 heures dans un FTD 2/3, ou
         (iii) 20 heures dans un FNPT II/III d'hélicoptère, ou
         (iv) 20 heures dans un avion ou un TMG;

50 heures d'instruction au vol aux instruments qui peuvent inclure:
   (i) jusqu'à 20 heures dans un FFS ou FTD 2/3 ou FNPT II/III d'hélicoptère, ou
   (ii) 10 heures dans au moins un FNPT II/III d'hélicoptère ou dans un avion ;

15 heures de MCC, pour lesquelles un FFS d'hélicoptère ou un FTD 2/3(MCC) d'hélicoptère, voire un FNPT II/III (MCC) peut être utilisé.
Si l'hélicoptère utilisé pour la formation en vol est d'un type différent de celui représenté par le FFS utilisé pour l'entraînement au vol à vue, le crédit maximal sera limité à celui attribué pour le FNPT II/III d'hélicoptère ;

55 heures en tant que PIC, dont 40 heures peuvent être accomplies en tant que SPIC. Au moins 14 heures de vol de jour en solo et 1 heure de vol de nuit en solo seront effectuées ;

50 heures de vol en campagne, dont au moins 10 heures de vol en campagne en tant que SPIC, avec 1 vol en VFR en campagne d'au moins 185 km (10 NM) au cours duquel des atterrissages seront effectués sur 2 aérodromes autres que l'aérodrome de départ ;

(d) 5 heures de vol sur hélicoptères seront accomplies de nuit, dont 3 heures d'instruction au vol en double commande incluant au moins 1 heure de navigation en campagne, ainsi que 5 circuits de nuit en solo. Chaque circuit devra inclure 1 décollage et 1 atterrissage ;

(e) 50 heures de temps aux instruments en double commande comprenant :
- (i) 10 heures de temps d'instruction au vol aux instruments de base et
- (ii) 40 heures de formation IR, dont au moins 10 heures dans un hélicoptère multimoteur certifié IFR.

Examens pratiques

10. À l'issue de la formation en vol correspondante, le candidat présentera l'examen pratique pour la CPL(H) sur un hélicoptère multimoteur et l'examen pratique pour la qualification IR sur un hélicoptère multimoteur certifié IFR. Il devra satisfaire aux exigences pour la formation au MCC.

G. Cours intégré ATP – hélicoptères

Généralités

1. L'objectif du cours intégré ATP consiste à former des pilotes pour qu'ils atteignent le niveau de compétences nécessaire pour pouvoir exploiter en tant que copilotes des hélicoptères multimoteurs multipilotes limité à des privilèges VFR, qui effectuent du transport aérien commercial, et obtenir la CPL(H)/IR.

2. Un candidat qui souhaite suivre un cours intégré ATP(H) doit effectuer toutes les étapes d'instruction en un seul cours continu de formation, organisé par un OFA.

3. Un candidat peut être admis à une formation soit en tant que participant ab initio, soit en tant que titulaire d'une PPL(H) délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago. Dans le cas d'un participant titulaire d'une PPL H, 50 % de l'expérience pertinente est comptabilisé comme crédit, à concurrence de :
- (a) 40 heures, dont un maximum de 20 heures peut être du temps d'instruction en double commande, ou
- (b) 50 heures, dont un maximum de 25 heures peut consister en de l'instruction en double commande, si une qualification de vol de nuit sur hélicoptères a été obtenue.

4. Le cours doit inclure :
   (a) 1 instruction théorique pour atteindre le niveau de connaissance requis pour l'ATPL(H) ;
   (b) 1 formation au vol à vue et aux instruments de base et
   (c) 1 formation au MCC pour l'exploitation d'hélicoptères multipilotes.

5. Un candidat qui ne termine pas ou ne peut assister à la totalité du cours ATP(H) peut introduire une demande auprès de l'autorité compétente pour présenter un examen théorique et une épreuve pratique en vue d'une licence ayant des privilèges moindres, si les exigences applicables sont satisfaites.

Connaissances théoriques

6. Un cours théorique ATP(H) comprend au moins 650 heures d'instruction.

7. Le cours au MCC comprend au moins 20 heures d'instruction théorique et d'exercices.

Examen théorique.

8. Un candidat doit démonter un niveau de connaissance correspondant aux privilèges octroyés au titulaire d'une ATPL(H).

Formation en vol

9. La formation en vol comprend un total d'au moins 150 heures, incluant toutes les épreuves intermédiaires d'évaluation. Au cours des 150 heures, les candidats doivent au moins accomplir :
   (a) 95 heures d'instruction au vol en double commande, dont :
      (i) 75 heures d'instruction au vol à vue qui peuvent inclure :
         (1) 30 heures dans un FFS d'hélicoptère, niveau C/D, ou
         (2) 25 heures dans un FTD 2/3 d'hélicoptère, ou
         (3) 20 heures dans un FNPT II/III d'hélicoptère, ou
         (4) 20 heures dans un avion ou un TMG ;
      (ii) 10 heures d'instruction aux instruments de base, qui peuvent inclure 5 heures dans au moins un FNPT I d'hélicoptère ou dans un avion ;
      (iii) 10 heures de MCC pour lesquelles un hélicoptère : FFS d'hélicoptère ou un FTD 2/3 (MCC) d'hélicoptère, voire un FNPT II/III (MCC) peut être utilisé. Si l'hélicoptère utilisé pour la formation en vol est d'un type différent de celui représenté par le FFS utilisé pour l'entraînement au vol à vue, le crédit maximal est limité à celui attribué pour le FNPT II/III d'hélicoptère ;
   (b) 55 heures en tant que PIC, dont 40 heures peuvent être accomplies en tant que SPIC. Au moins 14 heures de vol de jour en solo et 1 heure de vol de nuit en solo devront être accomplies.

(c) 50 heures de vol en campagne, dont au moins 10 heures de vol en campagne en tant que SPIC, avec 1 vol en VFR en campagne d'au moins 185 km (10 NM) au cours duquel des atterrissages seront effectués sur 2 aérodromes autres que l'aérodrome de départ ;

(d) 5 heures de vol sur hélicoptères seront accomplies de nuit, dont 3 heures d'instruction au vol en double commande incluant au moins 1 heure de navigation en campagne, ainsi que 5 circuits de nuit en solo. Chaque circuit doit inclure 1 décollage et 1 atterrissage.

Examens pratiques

10. À l'issue de la formation en vol correspondante, le candidat doit présenter l'examen pratique pour la CPL(H) sur un hélicoptère multimoteur et satisfaire aux exigences du MCC.

H. Cours modulaire ATP – hélicoptères

1. Les candidats à une ATPL(H) qui suivent leur formation théorique sous la forme d'un cours modulaire doivent être titulaires d'au moins une PPL(H) et effectuer au moins les heures d'instruction suivantes en 18 mois :

(a) dans le cas des candidats titulaires d'au moins une PPL(H) délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago: 550 heures ;

(b) dans le cas des candidats titulaires d'une CPL(H) : 300 heures.

2. Les candidats à une ATPL(H) qui suivent leur formation théorique sous la forme d'un cours modulaire doivent être titulaires d'au moins une PPL(H) et effectuer au moins les heures d'instruction suivantes :

(a) dans le cas de candidats titulaires d'une PPL(H): 650 heures ;

(b) dans le cas de candidats titulaires d'une CPL(H): 400 heures ;

(c) dans le cas de candidats titulaires d'une IR(H): 500 heures ;

(d) dans le cas de candidats titulaires d'une CPL(H) et d'une IR(H): 250 heures.

I. Cours intégré CPL/IR – hélicoptères

Généralités

1. L'objectif du cours intégré CPL(H)/IR consiste à former des pilotes pour qu'ils atteignent le niveau de compétences nécessaire pour pouvoir exploiter des hélicoptères monopilotes multimoteurs, et obtenir la CPL(H)/IR pour hélicoptères multimoteurs.

2. Un candidat qui souhaite suivre un cours intégré CPL(H)/IR doit effectuer toutes les étapes d'instruction en un seul cours continu de formation, organisé par un OFA.

3. Un candidat peut être admis à une formation soit en tant que participant ab initio, soit en tant que titulaire d'une PPL(H) délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago. Dans le cas d'un participant titulaire d'une PPL(H), 50 % de l'expérience pertinente est comptabilisée comme crédit, à concurrence de:

(a) 40 heures, dont un maximum de 20 heures peut être du temps d'instruction en double commande, ou

(b) 50 heures, dont un maximum de 25 heures peut consister en de l'instruction en double commande, si une qualification de vol de nuit sur hélicoptères a été obtenue.

4. Le cours doit inclure :

(a) une instruction théorique pour atteindre le niveau de connaissance requis pour la CPL(H) et de l'IR, ainsi que pour la qualification initiale de type d'hélicoptère multimoteur et

(b) une formation au vol à vue et aux instruments.

5. Un candidat qui ne termine pas ou ne peut assister à la totalité du cours CPL(H)/IR peut introduire une demande auprès de l'autorité compétente pour présenter un examen théorique et une épreuve pratique en vue d'une licence ayant des privilèges moindres, ainsi qu'une qualification IR si les exigences applicables sont satisfaites.

Connaissances théoriques

6. Un cours théorique CPL(H)/IR comprend au moins 500 heures d'instruction.

Examen théorique.

7. Un candidat doit démontrer un niveau de connaissance correspondant aux privilèges octroyés au titulaire d'une CPL(H) et d'une IR.

Formation en vol

8. La formation en vol comprend un total d'au moins 180 heures, incluant toutes les épreuves intermédiaires d'évaluation. Au cours des 180 heures, les candidats doivent au moins effectuer :

(a) 125 heures d'instruction au vol en double commande, dont :

(i) 75 heures d'instruction au vol à vue qui peuvent inclure :

(1) 30 heures dans un FFS d'hélicoptère, niveau C/D, ou

(2) 25 heures dans un FTD 2/3 d'hélicoptère, ou

(3) 20 heures dans un FNPT II/III d'hélicoptère, ou

(4) 20 heures dans un avion ou un TMG ;

(ii) 50 heures d'instruction au vol aux instruments qui peuvent inclure :

(1) jusqu'à 20 heures dans un FFS ou FTD 2/3 ou FNPT II/III d'hélicoptère, ou

(2) 10 heures dans au moins un FNPT I d'hélicoptère ou dans un avion.

Si l'hélicoptère utilisé pour la formation en vol est d'un type différent de celui représenté par le FFS utilisé pour l'entraînement au vol à vue, le crédit maximal est limité à celui attribué pour le FNPT II/III d'hélicoptère ;

(b) 55 heures en tant que PIC, dont 40 heures peuvent être accomplies en tant que SPIC. Au moins 14 heures de vol de jour en solo et 1 heure de vol de nuit en solo devront être accomplies ;

(c) 10 heures de temps de vol en campagne en double commande ;

(d) 10 heures de vol en campagne en tant que PIC, dont 1 vol en VFR en campagne d'au moins 185 km (100 NM) au cours duquel des atterrissages avec arrêt complet seront effectués sur 2 aérodromes autres que l'aérodrome de départ;

(e) 5 heures de vol sur hélicoptères seront accomplies de nuit, dont 3 heures d'instruction au vol en double commande incluant au moins 1 heure de navigation en campagne, ainsi que 5 circuits de nuit en solo. Chaque circuit devra inclure 1 décollage et 1 atterrissage ;

(f) 50 heures de temps aux instruments en double commande comprenant:

(i) 10 heures de temps d'instruction au vol aux instruments de base et

(ii) 40 heures de formation IR, dont au moins 10 heures dans un hélicoptère multimoteur certifié IFR.

Examen pratique

9. À l'issue de la formation en vol correspondante, le candidat présente l'examen pratique pour la CPL(H) soit sur un hélicoptère monomoteur, soit sur un multimoteur et l'examen pratique pour la qualification IR sur un hélicoptère multimoteur certifié IFR.

J. Cours intégré CPL - hélicoptère

Généralités

1. L'objectif du cours intégré CPL(H) consiste à former des pilotes pour qu'ils atteignent le niveau de compétences nécessaire pour se voir délivrer une CPL(H).

2. Un candidat qui souhaite suivre un cours intégré CPL(H) doit effectuer toutes les étapes d'instruction en un seul cours continu de formation, organisé par un OFA.

3. Un candidat peut être admis à une formation soit en tant que participant ab initio, soit en tant que titulaire d'une PPL(H) délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago. Dans le cas d'un participant titulaire d'une PPL(H), 50 % de l'expérience pertinente est comptabilisée comme crédit, à concurrence de:

(a) 40 heures, dont un maximum de 20 heures peut être du temps d'instruction en double commande, ou

(b) 50 heures, dont un maximum de 25 heures peut consister en de l'instruction en double commande, si une qualification de vol de nuit sur hélicoptères a été obtenue.

4. Le cours doit inclure :
   (a) un cours théorique pour atteindre le niveau de connaissance de la CPL(H) et
   (b) une formation au vol à vue et aux instruments.

5. Un candidat qui ne termine pas ou ne peut assister à la totalité du cours CPL(H) peut introduire une demande auprès de l'autorité compétente pour présenter un examen théorique et une épreuve pratique en vue d'une licence ayant des privilèges moindres, si les exigences applicables sont satisfaites.

Connaissances théoriques

6. Un cours théorique CPL(H) agréé comprend au moins 350 heures d'instruction ou 200 heures si le candidat est titulaire d'une PPL.

Examen théorique

7. Un candidat doit démontrer un niveau de connaissance correspondant aux privilèges octroyés au titulaire d'une CPL(H).

Formation en vol

8. La formation en vol comprend au moins 135 heures au total, toutes les épreuves intermédiaires d'évaluation comprises, dont un maximum de 5 heures peut être du temps aux instruments au sol. Au cours des 135 heures, les candidats doivent au moins effectuer :

(a) 85 heures d'instruction au vol en double commande, dont :
   (i) jusqu'à 75 heures d'instruction au vol à vue qui peuvent inclure :
      (1) 30 heures dans un FFS d'hélicoptère, niveau C/D, ou
      (2) 25 heures dans un FTD 2/3 d'hélicoptère, ou
      (3) 20 heures dans un FNPT II/III d'hélicoptère, ou
      (4) 20 heures dans un avion ou un TMG ;
   (ii) jusqu'à 10 heures peuvent être de l'instruction au vol aux instruments, et peuvent inclure 5 heures dans au moins un FNPT I d'hélicoptère ou dans un avion.

   Si l'hélicoptère utilisé pour la formation en vol est d'un type différent de celui représenté par le FFS utilisé pour l'entraînement au vol à vue, le crédit maximal sera limité à celui attribué pour le FNPT II/III d'hélicoptère ;

(b) 50 heures en tant que PIC, dont 35 heures peuvent être accomplies en tant que SPIC. Au moins 14 heures de vol de jour en solo et 1 heure de vol de nuit en solo devront être accomplies.

(c) 10 heures de temps de vol en campagne en double commande.

(d) 10 heures de vol en campagne en tant que PIC, dont 1 vol en VFR en campagne d'au moins 185 km (100 NM) au cours duquel des atterrissages avec arrêt complet seront effectués sur 2 aérodromes autres que l'aérodrome de départ ;

(e) 5 heures de vol sur hélicoptères seront accomplies de nuit, dont 3 heures d'instruction au vol en double commande incluant au moins 1 heure de navigation en campagne, ainsi que 5 circuits de nuit en solo. Chaque circuit devra inclure 1 décollage et 1 atterrissage ;

(f) 10 heures de vol aux instruments en instruction en double commande, dont au moins 5 heures dans un hélicoptère.

Examen pratique

9. À l'issue de la formation en vol correspondante, le candidat présente l'examen pratique pour la CPL(H).

K. Cours modulaire CPL – hélicoptère

Généralités

1. L'objectif du cours modulaire CPL(H) consiste à former des personnes titulaires d'une PPL(H) pour qu'elles atteignent le niveau de compétences nécessaire pour se voir délivrer une CPL(H).

2. Avant d'entreprendre un cours modulaire CPL(H), un candidat doit être titulaire d'une PPL(H) délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago.

3. Avant de commencer la formation en vol le candidat doit :

(a) avoir accompli 155 heures de vol en tant que pilote sur hélicoptères, dont 50 heures en tant que PIC, comportant 10 heures de vol en campagne ;

(b) s'être conformé aux paragraphes 2.1.5.1 et 2.1.5.5.10 si un hélicoptère multimoteur doit être utilisé lors de l'examen pratique.

4. Un candidat qui souhaite suivre un cours modulaire CPL(H) doit effectuer toutes les étapes d'instruction au vol en un seul cours continu de formation, organisé par un OFA. Le cours théorique peut être dispensé par un OFA chargé exclusivement de la formation théorique.

5. Le cours doit inclure :

(a) un cours théorique pour atteindre le niveau de connaissance de la CPL(H) et

(b) une formation au vol à vue et aux instruments.

Connaissances théoriques

6. Un cours théorique CPL(H) agréé compte au moins 250 heures d'instruction.

Examen théorique.

7. Un candidat doit démontrer un niveau de connaissance correspondant aux privilèges octroyés au titulaire d'une CPL(H).

FORMATION EN VOL

8. Les candidats ne détenant pas de qualification IR reçoivent au moins 30 heures d'instruction au vol en double commande :

(a) 20 heures d'instruction au vol à vue, qui peuvent inclure 5 heures dans un FFS ou un FTD 2/3 ou un FNPT II/III d'hélicoptère et

(b) 10 heures d'instruction aux instruments, qui peuvent inclure 5 heures dans au moins un FNPT I d'hélicoptère ou dans un avion.

9. Les candidats titulaires d'une qualification IR(H) valide reçoivent les crédits correspondant à la totalité de l'exigence portant sur le temps d'instruction aux instruments en double commande. Les candidats titulaires d'une qualification IR(A) devront accomplir dans un hélicoptère au moins 5 heures du temps d'instruction aux instruments en double commande.

10. Les candidats ne disposant pas d'une qualification de vol de nuit sur hélicoptères doivent suivre en outre au moins 5 heures d'instruction au vol de nuit, dont 3 heures d'instruction au vol en double commande. Ces 3 heures peuvent inclurent au moins 1 heure de navigation en campagne, ainsi que 5 circuits de nuit en solo. Chaque circuit doit inclure 1 décollage et 1 atterrissage.

Expérience

11. Le candidat à une CPL(H) doit avoir à son actif au moins 185 heures de vol, dont 50 heures en tant que PIC, comportant 10 heures de vol en campagne en tant que PIC, dont 1 vol en VFR en campagne d'au moins 185 km (100 NM) au cours duquel des atterrissages avec arrêt complet sont effectués sur 2 aérodromes différents de l'aérodrome de départ.

Des heures en tant que PIC pour d'autres catégories d'aéronefs peuvent être prises en compte pour atteindre les 185 heures de vol, dans les cas suivants :

(a) 20 heures sur avions, si le candidat est titulaire d'une PPL(A), ou

(b) 50 heures sur avions, si le candidat est titulaire d'une CPL(A), ou

(c) 10 heures sur TMG ou planeurs, ou

(d) 20 heures sur dirigeables, si le candidat est titulaire d'une PPL(As), ou

(e) 50 heures sur dirigeables, si le candidat est titulaire d'une CPL(As).

Examen pratique

12. À l'issue de la formation en vol correspondante et une fois l'expérience pertinente acquise, le candidat présente l'examen pratique pour la CPL(H).

L. Cours intégré CPL/IR – Dirigeables

Généralités

1. L'objectif du cours intégré CPL(As)/IR consiste à former des pilotes pour qu'ils atteignent le niveau de compétences nécessaire pour pouvoir exploiter des dirigeables et obtenir la CPL(As)/IR.

2. Un candidat qui souhaite suivre un cours intégré CPL(As)/IR doit effectuer toutes les étapes d'instruction en un seul cours continu de formation, organisé par un OFA.

3. Un candidat peut être admis à une formation soit en tant que participant ab initio, soit en tant que titulaire d'une PPL(As), PPL(A) ou PPL(H) délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago. Dans le cas d'un participant titulaire d'une PPL(As), PPL(A) ou PPL(H), il bénéficie de crédits à concurrence de :

(a) 10 heures, dont un maximum de 5 heures peut être du temps d'instruction en double commande, ou

(b) 15 heures, dont un maximum de 7 heures peut consister en de l'instruction en double commande, si une qualification de vol de nuit sur dirigeables a été obtenue.

4. Le cours doit inclure :

(a) une instruction théorique pour atteindre le niveau de connaissance de la CPL(As) et de l'IR, ainsi que la qualification initiale de type de dirigeable et

(b) une formation au vol à vue et aux instruments.

5. Un candidat qui ne termine pas ou ne peut assister à la totalité du cours CPL/IR(As) peut introduire une demande auprès de l'autorité compétente pour présenter un examen théorique et une épreuve pratique en vue d'une licence ayant des privilèges moindres, ainsi qu'une qualification IR si les exigences applicables sont satisfaites.

Connaissances théoriques

6. Un cours théorique CPL(As)/IR comprend au moins 500 heures d'instruction.

Examen théorique.

7. Un candidat doit démontrer un niveau de connaissance correspondant aux privilèges octroyés au titulaire d'une CPL(As) et d'une IR.

Formation en vol

8. La formation en vol comprend un total d'au moins 80 heures, incluant toutes les épreuves intermédiaires d'évaluation. Au cours des 80 heures, les candidats doivent au moins effectuer :

(a) 60 heures d'instruction au vol en double commande, dont :

(i) 30 heures d'instruction au vol à vue qui peuvent inclure :

(1) 12 heures dans un FFS de dirigeable, ou

(2) 10 heures dans un FTD de dirigeable, ou

(3) 8 heures dans un FNPT II/III de dirigeable, ou

(4) 8 heures dans un avion, un hélicoptère ou un TMG ;

(ii) 30 heures d'instruction au vol aux instruments qui peuvent inclure:

(1) jusqu'à 12 heures dans un FFS ou FTD ou FNPT II/III de dirigeable, ou

(2) 6 heures dans au moins un FTD 1 ou FNPT I de dirigeable ou dans un avion.

Si le dirigeable utilisé pour la formation en vol est d'un type différent de celui représenté par le FFS utilisé pour l'entraînement au vol à vue, le crédit maximal est limité à 8 heures ;

(b) 20 heures en tant que PIC, dont 5 heures peuvent être effectuées en tant que SPIC. Au moins 14 heures de vol de jour en solo et 1 heure de vol de nuit en solo doivent être accomplies ;

(c) 5 heures de vol en campagne en tant que PIC, dont 1 vol en VFR en campagne d'au moins 90 km (50 NM) au cours duquel 2 atterrissages avec arrêt complet sont effectués sur l'aérodrome de destination ;

(d) 5 heures de vol en dirigeables seront accomplies de nuit, dont 3 heures d'instruction au vol en double commande incluant au moins 1 heure de navigation en campagne, ainsi que 5 circuits de nuit en solo. Chaque circuit devra inclure 1 décollage et 1 atterrissage ;

(e) 30 heures de temps aux instruments en double commande comprenant:

(i) 10 heures de temps d'instruction au vol aux instruments de base et

(ii) 20 heures de formation IR, dont au moins 10 heures dans un dirigeable multimoteur certifié IFR.

Examen pratique

9. À l'issue de la formation en vol correspondante, le candidat présente l'examen pratique pour la CPL(As), soit sur un dirigeable monomoteur, soit sur un multimoteur et l'examen pratique pour la qualification IR sur un dirigeable multimoteur certifié IFR.

M. Cours intégré CPL – dirigeables

Généralités

1. L'objectif du cours intégré CPL(As) consiste à former des pilotes pour qu'ils atteignent le niveau de compétences nécessaire pour se voir délivrer une CPL(As).
2. Un candidat qui souhaite suivre un cours intégré CPL(As) devra effectuer toutes les étapes d'instruction en un seul cours continu de formation, organisé par un OFA.
3. Un candidat peut être admis à une formation soit en tant que participant ab initio, soit en tant que titulaire d'une PPL(As), PPL(A) ou PPL(H) délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago. Dans le cas d'un participant titulaire d'une PPL(As), PPL(A) ou PPL(H), il bénéficiera de crédits à concurrence de :
   (a) 10 heures, dont un maximum de 5 heures peut être du temps d'instruction en double commande, ou
   (b) 15 heures, dont un maximum de 7 heures peut consister en de l'instruction en double commande, si une qualification de vol de nuit sur dirigeables a été obtenue.
4. Le cours devra inclure :
   (a) un cours théorique pour atteindre le niveau de connaissance de la CPL(As) et
   (b) une formation au vol à vue et aux instruments.
5. Un candidat qui ne termine pas ou ne peut assister à la totalité du cours CPL(As) peut introduire une demande auprès de l'autorité compétente pour présenter un examen théorique et une épreuve pratique en vue d'une licence ayant des privilèges moindres, si les exigences applicables sont satisfaites.

Connaissances théoriques

6. Un cours théorique CPL(As) agréé comprendra au moins 350 heures d'instruction ou 200 heures si le candidat est titulaire d'une PPL.

Examen théorique.

7. Un candidat doit démontrer un niveau de connaissance correspondant aux privilèges octroyés aux titulaires d'une CPL(As).

Formation en vol

8. La formation en vol comprend au moins 50 heures au total, toutes les épreuves intermédiaires d'évaluation comprises, dont un maximum de 5 heures peut être du temps aux instruments au sol. Au cours des 50 heures, les candidats doivent au moins effectuer :

(a) 30 heures d'instruction en double commande, dont un maximum de 5 heures peut être du temps aux instruments au sol ;

(b) 20 heures en tant que PIC ;

(c) 5 heures de temps de vol en campagne en double commande ;

(d) 5 heures de vol en campagne en tant que PIC, dont 1 vol en VFR en campagne d'au moins 90 km (50 NM) au cours duquel 2 atterrissages avec arrêt complet seront effectués sur l'aérodrome de destination ;

(e) 5 heures de vol en dirigeables seront accomplies de nuit, dont 3 heures d'instruction au vol en double commande incluant au moins 1 heure de navigation en campagne, ainsi que 5 circuits de nuit en solo. Chaque circuit devra inclure 1 décollage et 1 atterrissage ;

(f) 10 heures de vol aux instruments en instruction en double commande, dont au moins 5 heures dans un dirigeable.

Examen pratique

9. À l'issue de la formation en vol correspondante, le candidat présente l'examen pratique pour la CPL(As).

N. Cours modulaire CPL – dirigeables

Généralités

1. L'objectif du cours modulaire CPL(As) consiste à former des personnes titulaires d'une PPL(As) pour qu'ils atteignent le niveau de compétences nécessaire pour se voir délivrer une CPL(As).

2. Avant de débuter un cours modulaire CPL(As), un candidat doit :

(a) être titulaire d'une PPL(As) délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago et

(b) avoir accompli 200 heures de vol en tant que pilote sur dirigeables, dont 100 heures en tant que PIC, incluant 50 heures de vol en campagne.

3. Un candidat qui souhaite suivre un cours modulaire CPL(As) doit effectuer toutes les étapes d'instruction au vol en un seul cours continu de formation, organisé par un OFA. Le cours théorique peut être dispensé par un OFA chargé exclusivement de la formation théorique.

4. Le cours doit inclure :
   (a) un cours théorique pour atteindre le niveau de connaissance de la CPL(As) et
   (b) une formation au vol à vue et aux instruments.

Connaissances théoriques

5. Un cours théorique CPL(As) agréé comprend au moins 250 heures d'instruction.

Examen théorique.

6. Un candidat doit démontrer un niveau de connaissance correspondant aux privilèges octroyés aux titulaires d'une CPL(As).

Formation en vol

7. Les candidats ne détenant pas de qualification IR reçoivent au moins 20 heures d'instruction au vol en double commande, dont :
   (a) 10 heures d'instruction au vol à vue, qui peuvent inclure 5 heures dans un FFS ou un FTD 2/3, voire un FNPT II/III de dirigeable et
   (b) 10 heures d'instruction aux instruments, qui peuvent inclure 5 heures dans au moins un FTD I ou FNPT I de dirigeable ou dans un avion.

8. Les candidats titulaires d'une qualification IR(As) valide reçoivent les crédits correspondant à la totalité de l'exigence portant sur le temps d'instruction aux instruments en double commande. Les candidats titulaires d'une qualification IR valide dans une autre catégorie d'aéronef devront effectuer au moins 5 heures du temps d'instruction aux instruments en double commande dans un dirigeable.

9. Les candidats ne disposant pas d'une qualification de vol de nuit sur dirigeables doivent suivre en outre au moins 5 heures d'instruction au vol de nuit, dont 3 heures d'instruction au vol en double commande. Ces 3 heures incluront au moins 1 heure de navigation en campagne, ainsi que 5 circuits de nuit en solo. Chaque circuit devra inclure 1 décollage et 1 atterrissage.

Expérience.

10. Le candidat à une CPL(As) doit avoir à son actif au moins 250 heures de vol en dirigeables, dont 125 heures en tant que PIC, incluant 50 heures de vol en campagne en tant que PIC, dont 1 vol en VFR en campagne d'au moins 90 km (50 NM) au cours duquel 1 atterrissage avec arrêt complet est effectué sur l'aérodrome de destination.

Des heures en tant que PIC pour d'autres catégories d'aéronefs peuvent être prises en compte pour atteindre les 185 heures de vol, dans les cas suivants :

(a) 30 heures sur avions ou hélicoptères, si le candidat est titulaire d'une PPL(A) ou PPL(H), ou

(b) 60 heures sur avions ou hélicoptères, si le candidat est titulaire d'une CPL(A) ou CPL(H) respectivement, ou

(c) 10 heures sur TMG ou planeurs, ou

(d) 10 heures en ballons.

Examen pratique

11. À l'issue de la formation en vol correspondante et une fois l'expérience pertinente acquise, le candidat présente l'examen pratique de la CPL(As).

APPENDICE AU § 2.4.3.2 (c) : EXAMEN PRATIQUE POUR LA DELIVRANCE DE LA LICENCE CPL

A. Généralités

1. Un candidat à l'examen pratique pour la CPL doit avoir suivi une instruction au vol sur la même classe ou le même type d'aéronef que celui qui est utilisé pour l'examen pratique.

2. Un candidat doit être reçu à toutes les sections pertinentes de l'épreuve pratique. S'il échoue à l'une des rubriques d'une section, le candidat échoue à ladite section. L'échec à plus d'une section implique que le candidat doit se représenter à la totalité de l'examen. Un candidat qui n'échoue qu'à une section ne doit représenter que la section en question. L'échec à l'une des sections lorsque l'examen est représenté, notamment à celles qui avaient été réussies lors d'une tentative précédente, provoquera à nouveau l'échec du candidat à la totalité l'examen. Toutes les sections pertinentes de l'examen pratique sont présentées dans un délai de 6 mois. À défaut d'être reçu à toutes les sections de l'examen en 2 tentatives, une formation additionnelle est requise.

3. Une formation additionnelle peut être exigée suite à l'échec à n'importe quel examen pratique. Le nombre de tentatives de présentation d'un examen pratique est illimité.

Conduite de l'examen

4. Si un candidat décidait d'interrompre un examen pratique pour des raisons jugées inadéquates par l'examinateur de vol (FE), le candidat doit se représenter à la totalité de l'examen pratique. Si l'examen est interrompu pour des raisons jugées adéquates par l'examinateur, seules les sections inachevées doivent être testées au cours d'un vol ultérieur.

5. Il incombe au FE de décider si une manœuvre ou une procédure peut être réitérée une fois par le candidat. Le FE peut arrêter l'examen à tout instant s'il s'avère que la démonstration des compétences de vol du candidat requiert qu'il représente la totalité de l'examen.

6. Un candidat doit piloter l'aéronef dans une position permettant de remplir des fonctions de PIC et d'effectuer l'examen comme si aucun autre membre d'équipage n'était présent. La responsabilité du vol est attribuée conformément aux règlements nationaux.

7. Le candidat doit indiquer au FE les vérifications et les tâches effectuées, notamment l'identification des équipements radio. Des vérifications doivent effectuées conformément à la liste de vérification de l'aéronef sur lequel l'examen est présenté. Au cours de la préparation prévol de l'examen, le candidat doit déterminer les réglages de régime et les vitesses. Les données de performance pour le décollage, l'approche et l'atterrissage doivent être calculées par le candidat, conformément au manuel d'exploitation ou au manuel de vol de l'aéronef utilisé.

8. Le FE ne participe en aucune manière à l'exploitation de l'aéronef, à l'exception de cas nécessitant une intervention dans l'intérêt de la sécurité ou pour éviter tout retard inacceptable au reste du trafic.

B. Contenu de l'examen pratique pour la délivrance d'une CPL — Avions

1. L'avion employé pour l'examen pratique doit satisfaire aux exigences relatives aux avions de formation et sera certifié pour le transport d'au moins 4 personnes. Il doit être en outre doté d'une hélice à pas variable et d'un train d'atterrissage escamotable.

2. La route à suivre pendant le vol est déterminée par le FE et la destination doit être un aérodrome contrôlé. Le candidat est responsable de la préparation du plan du vol et doit s'assurer que tous les équipements et la documentation nécessaires à l'exécution du vol sont à bord. Le vol doit durer au moins 90 minutes.

3. Le candidat doit démontrer son aptitude à :
   (a) exploiter l'avion dans ses limites d'utilisation ;
   (b) effectuer toutes les manœuvres avec souplesse et précision ;
   (c) faire preuve de discernement et d'un sens de l'air ;
   (d) mettre en pratique ses connaissances aéronautiques et
   (e) garder la maîtrise de l'avion à tout instant de manière à ce que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre ne soit jamais sérieusement remise en question.

Tolérances de l'examen pratique en vol

4. Les limites suivantes sont applicables, éventuellement corrigées pour tenir compte de conditions turbulentes et des qualités de vol, ainsi que des performances de l'avion utilisé.

Hauteur
Vol normal ± 100 pieds
Avec panne moteur simulée ± 150 pieds
Tenue d'axe sur radioguidage ± 5°
Cap
Vol normal ± 10°
Avec panne moteur simulée ± 15°

Vitesse
Décollage et approche ± 5 nœuds
Tous les autres régimes de vol ± 10 nœuds

Contenu de l'examen
5. Les rubriques de la section 2, points c) et e), iv), ainsi que la totalité des sections 5 et 6, peuvent être accomplies dans un FNPT II ou un FFS.
L'utilisation des listes de vérification de l'avion, du sens de l'air, de la maîtrise de l'avion par référence visuelle extérieure, des procédures antigivrage/de dégivrage, ainsi que des principes de gestion des menaces et des erreurs est applicable à toutes les sections.

SECTION 1 – OPERATIONS PREVOL ET DEPART	
A	Prévol, y compris : Préparation du plan de vol, documentation, devis de masse et centrage, bulletin météo, NOTAMS
B	Inspections et entretien courant de l'avion
C	Roulage et décollage.
D	Considérations de performance et compensateur
E	Opérations sur aérodrome et en circuit de piste
F	Procédure de départ, réglage de l'altimètre, prévention des abordages (observation des alentours)
G	Opérations sur aérodrome et en circuit de piste Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie
SECTION 2 – CONDITIONS GÉNÉRALES DE VOL	
A	Contrôle de l'avion par référence visuelle extérieure, y compris le vol rectiligne horizontal, la montée, la descente, l'observation des alentours
B	Vol à des vitesses-air extrêmement faibles, comprenant l'identification et la récupération d'un début de décrochage ou d'un décrochage complet
C	Virages, y compris des virages en configuration d'atterrissage. Virages serrés à 45°.
D	Vol à des vitesses-air extrêmement élevées, comprenant l'identification et la récupération d'un piqué en spirale.

SECTION 2 – CONDITIONS GÉNÉRALES DE VOL (suite)	
E	Vol par seule référence aux instruments, y compris : vol horizontal, configuration de croisière, contrôle du cap, altitude et vitesse-air ; virages en montée et en descente avec une inclinaison de 10°–30°; virages en montée et en descente avec une inclinaison de 10°–30°; récupération d'assiettes inhabituelles ; avec instruments inopérants sur la planche de bord
F	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.
SECTION 3 – PROCÉDURES EN ROUTE	
A	Contrôle de l'avion par référence visuelle extérieure, y compris les considérations
B	Orientation, utilisation de cartes.
C	Maintien de l'altitude, de la vitesse et du cap, observation des alentours.
D	Réglage de l'altimètre. Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.
E	Suivi du vol, journal de bord, consommation de carburant, évaluation de l'erreur de
F	Observation des conditions météorologiques, évaluation des tendances, préparation d'un
G	Tenue d'axe, positionnement (NDB ou VOR), identification des installations (vol aux
SECTION 4 – PROCÉDURES D'APPROCHE ET D'ATTERRISSAGE	
A	Procédures d'arrivée, réglage de l'altimètre, vérifications, observation des alentours.
B	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.
C	Manœuvre de remise des gaz depuis une faible hauteur.
D	Atterrissage normal, atterrissage par vent de travers (si les conditions sont adéquates).
E	Atterrissage sur piste courte.
F	Approche et atterrissage au régime ralenti (monomoteur uniquement).
G	Atterrissage sans utilisation des volets.
H	Actions après-vol.
SECTION 5 – PROCÉDURES INHABITUELLES ET D'URGENCE	
Cette section peut être combinée avec les sections 1 à 4	
A	Simulation d'une panne moteur après le décollage (à une altitude sûre), exercices
B	Mauvais fonctionnement des équipements
C	Atterrissage forcé (simulé).
D	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.
E	Questions orales.
SECTION 6 – VOL ASYMÉTRIQUE SIMULÉ ET ÉLÉMENTS SPÉCIFIQUES DE LA CLASSE OU DU TYPE	
Cette section peut être combinée avec les sections 1 à 5.	
A	Panne moteur simulée après le décollage (à une altitude sûre, sauf si effectué dans un FFS).
B	Approche et remise des gaz en vol asymétrique.
C	Approche en vol asymétrique et atterrissage avec arrêt complet.
D	Coupure et redémarrage du moteur.

SECTION 6 – VOL ASYMÉTRIQUE SIMULÉ ET ÉLÉMENTS SPÉCIFIQUES DE LA CLASSE OU DU TYPE (suite)	
E	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie, sens de l'air.
f	Comme déterminé par le FE – tout élément propre à l'examen pratique de qualification de classe ou de type qui doit être inclus, si applicable : (i) système de l'avion, notamment le maniement du pilote automatique : (ii) utilisation du système de pressurisation ; (iii) utilisation du système de dégivrage et d'antigivrage.
G	Questions orales.

C. Contenu de l'examen pratique pour la délivrance d'une CPL — hélicoptères

1. L'hélicoptère utilisé pour l'examen pratique doit satisfaire aux exigences relatives aux hélicoptères destinés à la formation.

2. La zone de vol et la route à suivre pendant le vol sont déterminées par le FE et toutes les opérations accomplies à basse altitude et en vol stationnaire sont accomplies sur un aérodrome/site agréé. Les routes utilisées pour la section 3 peuvent se terminer à l'aérodrome de départ ou à un autre aérodrome et l'une des destinations doit être un aérodrome contrôlé. L'épreuve pratique peut être conduite en 2 vols. La durée totale du/des vols est d'au moins 90 minutes.

3. Le candidat doit démontrer son aptitude à :
(a) exploiter l'hélicoptère dans ses limites d'utilisation ;
(b) effectuer toutes les manœuvres avec souplesse et précision ;
(c) faire preuve de discernement et d'un sens de l'air ;
(d) mettre en pratique ses connaissances aéronautiques et
(e) garder la maîtrise de l'hélicoptère à tout instant de manière à ce que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre ne soit jamais sérieusement remise en question.

Tolérances de l'examen pratique en vol

4. Les limites suivantes sont applicables, éventuellement corrigées pour tenir compte de conditions turbulentes et des qualités de vol, ainsi que des performances de l'hélicoptère utilisé.

Hauteur

Vol normal ± 100 pieds

Urgence majeure simulée ± 150 pieds

Tenue d'axe sur radioguidage ± 10°

Cap

Vol normal ± 10°

Urgence majeure simulée ± 15°

Vitesse

Décollage et approche avec plusieurs moteurs ± 5 nœuds

Tous les autres régimes de vol ± 10 nœuds

Dérive sol

Mise en vol stationnaire dans l'effet de sol (IGE) ± 3 pieds

Atterrissage Pas de mouvement latéral ou vers l'arrière

Contenu de l'examen

5. Les rubriques de la section 4 peuvent être accomplies dans un FNPT ou un FFS d'hélicoptère. L'utilisation des listes de vérification de l'hélicoptère, du sens de l'air, de la maîtrise de l'hélicoptère par référence visuelle extérieure, des procédures antigivrage/de dégivrage, ainsi que des principes de gestion des menaces et des erreurs est applicable à toutes les sections.

SECTION 1 – VÉRIFICATIONS ET PROCÉDURES PRÉVOL/APRÈS-VOL	
a	Connaissance de l'hélicoptère (p.ex. compte rendu matériel, carburant, masse et centrage, performances), préparation du plan de vol, documentation, NOTAMS, météo.
b	Inspection/action prévol, emplacement et fonctions des éléments.
c	Inspection du poste de pilotage, procédure de mise en route.
d	Vérifications des équipements de communication et de navigation, sélection et réglage des fréquences.
e	Procédures avant le décollage, procédures de radiotéléphonie, conformité de la liaison
f	Stationnement, arrêt et procédure après-vol.
SECTION 2 – MANOEUVRES EN VOL STATIONNAIRE, MANIEMENT AVANCÉ ET ZONES EXIGUËS	
a	Décollage et atterrissage.
b	Roulage, translation.
c	Vol stationnaire avec vent de face/de travers/arrière.
d	Virages en vol stationnaire, à 360° vers la gauche et la droite (virages sur place).
e	Translation vers l'avant, latéral et vers l'arrière en vol stationnaire.
f	Simulation de panne moteur en vol stationnaire.
g	Transitions lentes et rapides.
h	Décollages et atterrissages sur terrains en dévers/sur hélisurfaces non aménagées.
I	Décollages (différents profils).

SECTION 2 – MANOEUVRES EN VOL STATIONNAIRE, MANIEMENT AVANCÉ ET ZONES EXIGUËS (suite)	
J	Décollage vent de travers, vent rabattant (si faisable).
k	Décollage à la masse maximale au décollage (réelle ou simulée).
L	Approches (différents profils).
m	Décollage et atterrissage à puissance limitée.
n	Autorotation (2 éléments à sélectionner par le FE parmi – de base, distance franchissable, à faible vitesse, et avec virages à 360°).
o	Atterrissage en autorotation.
p	Exercice d'atterrissage forcé avec reprise moteur.
q	Contrôles de puissance, technique de reconnaissance, technique d'approche et de départ.
SECTION 3 – NAVIGATION – PROCÉDURES EN ROUTE	
a	Navigation et orientation à différentes altitudes/hauteurs, utilisation de cartes.
b	Maintien de l'altitude/hauteur, de la vitesse, du cap, observation de l'espace aérien, réglage de l'altimètre.
c	Suivi du vol, journal de bord, consommation de carburant, endurance, ETA, évaluation de l'erreur de route et rétablissement de la route correcte, surveillance des instruments.
d	Observation des conditions météorologiques, préparation d'un plan de déroutement.
e	Tenue d'axe, positionnement (NDB et/ou VOR), identification des installations.
f	Liaison ATC et respect des règlements, etc.
SECTION 4 – PROCÉDURES ET MANŒUVRE EN VOL PAR SEULE RÉFÉRENCE AUX INSTRUMENTS	
a	Vol horizontal, contrôle du cap, altitude/hauteur et vitesse.
b	Virages en palier de taux un sur des caps définis, de 180° à 360° vers la gauche et vers la droite.
c	Montées et descentes, y compris des virages de taux 1 sur des caps spécifiques.
d	Récupération d'assiettes inhabituelles.
e	Virage avec inclinaison de 30°, en tournant jusqu'à 90° vers la gauche et vers la droite.

SECTION 5 – PROCÉDURES INHABITUELLES ET D'URGENCE (SIMULATION QUAND APPROPRIÉ)	
Note (1): lorsque l'examen est présenté sur un hélicoptère multimoteur, un exercice de panne moteur simulée comportant 1 approche et 1 atterrissage sur un seul moteur sera inclus dans l'épreuve.	
Note (2): le FE devra sélectionner 4 rubriques parmi les suivantes :	
a	mauvais fonctionnement du moteur, y compris panne du régulateur, gel du carburateur/moteur, système de lubrification, selon le cas ;
b	mauvais fonctionnement du circuit de carburant ;
c	mauvais fonctionnement du circuit électrique ;
d	mauvais fonctionnement du circuit hydraulique, y compris 1 approche et 1 atterrissage sans hydraulique, si applicable ;
e	mauvais fonctionnement du rotor principal et/ou du système anti-couple (FFS ou discussion uniquement) ;
f	exercices incendie, y compris la maîtrise et l'évacuation des fumées, si applicable ;
g	autres procédures inhabituelles et d'urgence telles que précisées dans le manuel de vol approprié, notamment pour les hélicoptères multimoteurs : panne moteur simulée au décollage : décollage interrompu au TDP ou avant celui-ci, ou atterrissage forcé de sécurité au DPATO ou avant celui-ci, peu après le TDP ou le DPATO. Atterrissage avec panne moteur simulée : atterrissage ou remise des gaz suite à une panne moteur avant le LDP ou le DPBL, suite à une panne moteur après le LDP ou atterrissage forcé de sécurité après le DPBL.

D. Contenu de l'examen pratique pour la délivrance d'une CPL — Dirigeables

1. Le dirigeable utilisé pour l'examen pratique doit satisfaire aux exigences relatives aux dirigeables destinés à la formation.

2. La zone à survoler et la route de vol sont choisies par le FE. Les routes utilisées pour la section 3 peuvent se terminer à l'aérodrome de départ ou à un autre aérodrome, et l'une des destinations doit être un aérodrome contrôlé. L'épreuve pratique peut être conduite en 2 vols. La durée totale du/des vols sera d'au moins 60 minutes.

3. Le candidat devra démontrer son aptitude à :
   (a) exploiter le dirigeable dans ses limites d'utilisation ;
   (b) effectuer toutes les manœuvres avec souplesse et précision ;

(c) faire preuve de discernement et d'un sens de l'air ;
(d) mettre en pratique ses connaissances aéronautiques et
(e) garder la maîtrise du dirigeable à tout instant de manière à ce que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre ne soit jamais sérieusement remise en question.

Tolérances de l'examen pratique en vol

4. Les limites suivantes sont applicables, éventuellement corrigées pour tenir compte de conditions turbulentes et des qualités de vol, ainsi que des performances du dirigeable utilisé.

Hauteur

Vol normal ± 100 pieds
Urgence majeure simulée ± 150 pieds

Tenue d'axe sur radioguidage ± 10°

Cap

Vol normal ± 10°
Urgence majeure simulée ± 15°

Contenu de l'examen

5. Les rubriques des sections 5 et 6 peuvent être accomplies dans un FNPT ou un FFS de dirigeable. L'utilisation des listes de vérification du dirigeable, du sens de l'air, de la maîtrise du dirigeable par référence visuelle extérieure, des procédures antigivrage/de dégivrage, ainsi que des principes de gestion des menaces et des erreurs est applicable à toutes les sections.

SECTION 1 – OPÉRATIONS PRÉVOL ET DÉPART	
A	Prévol, y compris : préparation du plan de vol, documentation, devis masse et centrage, bulletin météo, NOTAMS.
B	Inspections et entretien courant du dirigeable.
C	Procédure de séparation du mât, manœuvres au sol et décollage.
D	Considérations de performance et compensateur.
E	Opérations sur aérodrome et en circuit de piste.
F	Procédure de départ, réglage de l'altimètre, prévention des abordages (observation des alentours).

SECTION 1 – OPÉRATIONS PRÉVOL ET DÉPART (suite)	
G	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.
SECTION 2 – CONDITIONS GÉNÉRALES DE VOL	
A	Contrôle du dirigeable par référence visuelle extérieure, y compris le vol rectiligne horizontal, la montée, la descente, l'observation des alentours.
B	Vol à l'altitude-pression.
C	Virages.
D	Descentes rapides et montées à grand angle.
E	Vol par seule référence aux instruments, y compris : (i) vol horizontal, contrôle du cap, altitude et vitesse-air ; (ii) virages en descente et en montée ; (iii) récupération d'assiettes inhabituelles ; (iv) avec instruments inopérants sur la planche de bord.
F	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.
SECTION 3 – PROCÉDURES EN ROUTE	
A	Contrôle du dirigeable par référence visuelle extérieure, considérations relatives à la distance franchissable/endurance.
B	Orientation, utilisation de cartes.
C	Maintien de l'altitude, de la vitesse et du cap, observation des alentours.
D	Réglage de l'altimètre, liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.
E	Suivi du vol, journal de bord, consommation de carburant, évaluation de l'erreur de trajectoire et rétablissement de la trajectoire correcte.
F	Observation des conditions météorologiques, évaluation des tendances, préparation d'un plan de déroutement.
G	Tenue d'axe, positionnement (NDB ou VOR), identification des installations (vol aux instruments). Mise en œuvre d'un plan de déroutement vers un aérodrome de dégagement (vol à vue).

SECTION 4 – PROCÉDURES D'APPROCHE ET D'ATTERRISSAGE	
A	Procédures d'arrivée, réglage de l'altimètre, vérifications, observation des alentours.
B	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.
C	Manœuvre de remise des gaz depuis une faible hauteur.
D	Atterrissage normal.
E	Atterrissage sur piste courte.
F	Approche et atterrissage au régime ralenti (monomoteur uniquement).
G	Atterrissage sans utilisation des volets.
H	Actions après-vol.
SECTION 5 – PROCÉDURES INHABITUELLES ET D'URGENCE	
Cette section peut être combinée avec les sections 1 à 4.	
A	Simulation d'une panne moteur après le décollage (à une altitude sûre), exercices d'incendie.
B	Mauvais fonctionnement des équipements.
C	Atterrissage forcé (simulé).
D	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.
E	Questions orales.
SECTION 6 – ÉLÉMENTS SPÉCIFIQUES DE LA CLASSE OU DU TYPE	
Cette section peut être combinée avec les sections 1 à 5.	
A	Panne moteur simulée après le décollage (à une altitude sûre, sauf si effectué dans un FFS).
B	Approche et remise des gaz avec panne d'un ou plusieurs moteurs.
C	Approche et atterrissage et arrêt complet avec panne d'un ou plusieurs moteurs.
D	Mauvais fonctionnement du circuit de pression de l'enveloppe.
E	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie, sens de l'air.

SECTION 6 – ÉLÉMENTS SPÉCIFIQUES DE LA CLASSE OU DU TYPE (suite)	
F	Comme déterminé par le FE – tout élément propre à l'examen pratique de qualification de classe ou de type qui doit être inclus, si applicable : (i) systèmes du dirigeable ; (ii) utilisation du système de pressurisation de l'enveloppe.
G	Questions orales.

APPENDICE 1 au § 2.5 : CONDITIONS DE DELIVRANCE DE LA LICENCE DE PILOTE EN EQUIPAGE MULTIPLE — AVION

Réservé

APPENDICE 2 AU § 2.5 : COURS DE FORMATION INTEGRE MPL

Réservé

APPENDICE AU § 2.7 : COURS DE FORMATION MODULAIRE POUR LA QUALIFICATION DE VOL AUX INSTRUMENTS (IR)

A. IR(A) – Cours modulaire de formation en vol

Généralités

1. L'objectif de la formation modulaire au vol IR(A) consiste à former des pilotes pour qu'ils atteignent le niveau de compétences nécessaire pour exploiter des avions en IFR et en IMC. Le cours consiste en 2 modules, qui peuvent être accomplis séparément ou ensemble :

(a) module de vol aux instruments de base :
Il comprend 10 heures de vol aux instruments, dont un maximum de 5 heures peut être du temps aux instruments au sol dans un BITD, un FNPT I ou II, ou un FFS. Au terme du module de vol aux instruments de base, le candidat recevra un certificat attestant du suivi du cours ;

(b) module des procédures de vol aux instruments :
Ce module inclut le reste du programme de formation pour l'IR(A), 40 heures d'instruction au vol aux instruments sur monomoteur ou 45 heures sur multimoteur, ainsi que le cours théorique pour l'IR(A).

2. Un candidat à un cours modulaire IR(A) doit être titulaire d'une PPL(A) ou d'une CPL(A), avec les privilèges du vol de nuit. Un candidat au module des procédures de vol aux instruments qui n'est pas titulaire d'une CPL(A) doit détenir une attestation de participation au cours pour le module de vol aux instruments de base.
L'OFA doit s'assurer que le candidat à un cours IR(A) multimoteur, qui ne détenait pas de qualification de type ou de classe d'avion multimoteur, a reçu la formation multimoteur spécifiée dans la sous-partie H avant de commencer la formation en vol du cours IR(A).

3. Un candidat qui souhaite suivre le module des procédures de vol aux instruments d'un cours modulaire IR(A) doit effectuer toutes les étapes d'instruction au vol en un seul cours continu de formation agréé. Avant de commencer le module des procédures de vol aux instruments, l'OFA doit s'assurer de la compétence du candidat en termes d'aptitude au vol aux instruments de base. Une formation de remise à niveau est dispensée si nécessaire.

4. Le cours théorique est accompli dans un délai de 18 mois. Le module des procédures de vol aux instruments et l'examen pratique doivent être clôturés avant la fin de la période de validité de la note de réussite aux examens théoriques.

5. Le cours doit inclure :
   (a) 1 cours théorique pour atteindre le niveau de connaissance de l'IR ;
   (b) 1 instruction au vol aux instruments.

Connaissances théoriques

6. Un cours modulaire IR(A) agréé comprend au moins 150 heures d'instruction théorique.

Formation en vol

7. Un cours IR(A) monomoteur doit comprendre au moins 50 heures de vol aux instruments en instruction, dont un maximum de 20 heures peut être du temps aux instruments au sol dans un FNPT I ou jusqu'à 35 heures dans un FFS ou un FNPT II. Un maximum de 10 heures du temps aux instruments au sol dans un FNPT II ou un FFS peut être effectué dans un FNPT I.

8. Un cours IR(A) multimoteur doit comprendre au moins 55 heures de vol aux instruments en instruction, dont un maximum de 25 heures peut être du temps aux instruments au sol dans un FNPT I ou jusqu'à 40 heures dans un FFS ou un FNPT II. Un maximum de 10 heures du temps aux instruments au sol dans un FNPT II ou un FFS peut être effectué dans un FNPT I. L'instruction au vol aux instruments restante doit inclure au moins 15 heures sur avions multimoteurs.

9. Le titulaire d'une IR(A) monomoteur qui est également titulaire d'une qualification de classe ou de type multimoteur qui souhaite obtenir une IR(A) pour la première fois doit suivre un cours auprès d'un OFA, comportant au moins 5 heures d'instruction au vol aux instruments sur des avions multimoteurs, dont 3 heures peuvent être effectuées dans un FFS ou un FNPT II.

10. Le titulaire d'une CPL(A) ou d'un certificat attestant le suivi du cours pour le module de vol aux instruments de base peut voir la totalité de la formation exigée aux paragraphes 7 ou 8 précités réduite de 10 heures.

10.1 Le titulaire d'une IR(H) peut voir la totalité de la formation requise au § 7 ou 8 précité réduite de 10 heures.

10.2 La totalité de l'instruction au vol aux instruments devra se conformer au § 7 ou 8, selon le cas.

11. Les exercices en vol jusqu'à l'examen pratique de l'IR(A) doivent comporter :

(a) un module de vol aux instruments de base : Procédure et manœuvre pour le vol aux instruments de base, couvrant au moins :

- vol aux instruments de base, sans aides visuelles externes :
  - — vol horizontal ;
  - — montée ;
  - — descente ;
  - — virages en vol horizontal, montée, descente ;
- circuit aux instruments ;
- virage serré ;
- radioguidage ;
- récupération d'assiettes inhabituelles ;
- instruments inopérants sur la planche de bord ;
- identification et récupération d'un début de décrochage ou d'un décrochage complet ;

(b) module des procédures de vol aux instruments :

(i) procédures prévol pour les vols IFR, notamment l'utilisation du manuel de vol et des documents appropriés des services de circulation aérienne lors de la préparation d'un plan de vol en IFR ;

(ii) procédure et manœuvres pour l'exploitation en IFR en conditions normales, inhabituelles et d'urgence, couvrant au moins :

— la transition entre le vol à vue et le vol aux instruments lors du décollage ;

— départs et arrivées standard aux instruments ;

— procédures IFR en route ;

— procédures d'attente ;

— approches aux instruments selon les minima spécifiés ;

— procédure d'approche interrompue ;

— atterrissage suite à des approches aux instruments, y compris les manœuvres à vue ;

(iii) manœuvres en vol et caractéristiques de vol particulières ;

(iv) si nécessaire, l'utilisation d'un avion multimoteur dans les exercices précités, notamment l'exploitation de l'avion par seule référence aux instruments, dans des conditions simulées d'un moteur à l'arrêt et d'un arrêt et redémarrage du moteur (ce dernier exercice doit être effectué à une altitude sûre sauf s'il est exécuté dans un FFS ou un FNPT II).

B. IR(H) – Cours modulaire de formation en vol

1. L'objectif du cours modulaire de formation en vol IR(H) consiste à former des pilotes pour qu'ils atteignent le niveau de compétences nécessaire pour exploiter des hélicoptères en IFR et en IMC.

2. Un candidat à un cours modulaire IR(H) est titulaire d'une PPL(H) avec qualification de vol de nuit, ou d'une CPL(H) voire d'une ATPL(H). Avant d'entamer la phase d'instruction sur aéronef du cours IR(H), le candidat doit être titulaire d'une qualification du type d'hélicoptère utilisé pour l'examen pratique de l'IR(H), ou avoir effectué une formation agréée de qualification de type sur ledit type. Le candidat doit détenir un certificat attestant le suivi satisfaisant de la formation au MCC si l'examen pratique doit être conduit dans des conditions multipilotes.

3. Un candidat qui souhaite suivre un cours modulaire IR(H) doit effectuer toutes les étapes d'instruction au vol en un seul cours continu de formation agréé.

4. Le cours théorique est accompli dans un délai de 18 mois. L'instruction au vol et l'examen pratique doivent être clôturés avant la fin de la période de validité de la note de réussite aux examens théoriques.

5. Le cours doit inclure :
   (a) un cours théorique pour atteindre le niveau de connaissance de l'IR ;
   (b) une instruction au vol aux instruments.

Connaissances théoriques

6. Un cours modulaire IR(H) agréé comprend au moins 150 heures d'instruction.

Formation en vol

7. Un cours modulaire monomoteur IR(H) comprend au moins 50 heures de temps aux instruments en instruction, dont :
   (a) jusqu'à 20 heures peuvent être du temps aux instruments au sol dans un FNPT I(H) ou (A). Ces 20 heures de temps d'instruction dans un FNPT I (H) ou (A) peuvent être remplacées par 20 heures d'instruction pour l'IR(H) dans un avion agréé pour ledit cours ;
   (b) jusqu'à 35 heures peuvent être du temps aux instruments au sol dans un FTD 2/3 ou un FNPT II/III voire un FFS d'hélicoptère.

L'instruction au vol aux instruments doit inclure au moins 10 heures dans un hélicoptère certifié IFR.

8. Un cours modulaire IR(H) pour multimoteur agréé comprend au moins 55 heures de temps aux instruments en instruction, dont :

(a) jusqu'à 20 heures peuvent être du temps aux instruments au sol dans un FNPT I (H) ou (A). Ces 20 heures de temps d'instruction dans un FNPT I (H) ou (A) peuvent être substituées par 20 heures d'instruction pour l'IR(H) dans un avion agréé pour ledit cours, ou

(b) jusqu'à 40 heures peuvent être du temps aux instruments au sol dans un FTD 2/3 ou un FNPT II/III, voire un FFS d'hélicoptère.

L'instruction au vol aux instruments doit inclure au moins 10 heures dans un hélicoptère multimoteur certifié IFR.

9.1 Les titulaires d'une ATPL(H) peuvent voir leurs heures de formation théorique réduites de 50 heures.

9.2 Le titulaire d'une IR(A) peut voir les heures de la formation requise réduites de 10 heures.

10. Les exercices en vol jusqu'à l'examen pratique de l'IR(H) doivent comporter :

(a) des procédures prévol pour les vols en IFR, notamment l'utilisation du manuel de vol et des documents appropriés des services de circulation aérienne lors de la préparation du plan de vol en IFR ;

(b) procédure et manœuvres pour l'exploitation en IFR en conditions normales, inhabituelles et d'urgence, couvrant au moins :
la transition entre le vol à vue et le vol aux instruments lors du décollage;
départs et arrivées standard aux instruments ;
procédures IFR en route ;
procédures d'attente ;
approches aux instruments selon les minima spécifiés ;
procédure d'approche interrompue ;
atterrissages suite à des approches aux instruments, y compris les manœuvres à vue ;

(c) manœuvres en vol et caractéristiques de vol particulières ;

(d) si nécessaire, l'exploitation d'un hélicoptère multimoteur dans les exercices précités, notamment l'exploitation de l'hélicoptère par seule référence aux instruments, dans des conditions simulées d'un moteur à l'arrêt et d'un arrêt et redémarrage du moteur (ce dernier exercice doit être effectué dans un FFS, un FNPT II ou un FTD 2/3).

C. IR(As) – Cours modulaire de formation en vol

Généralités

1. L'objectif du cours modulaire de formation en vol IR(As) consiste à former des pilotes pour qu'ils atteignent le niveau de compétences nécessaire pour exploiter des dirigeables en IFR et en IMC. Le cours consiste en 2 modules, qui peuvent être accomplis séparément ou ensemble :

(a) module de vol aux instruments de base.
Il comprend 10 heures de vol aux instruments, dont un maximum de 5 heures peut être du temps aux instruments au sol dans un BITD, un FNPT I ou II, ou un FFS. Au terme du module de vol aux instruments de base, le candidat recevra un certificat attestant du suivi du cours ;

(b) module des procédures de vol aux instruments.
Ce module inclut le reste du programme de formation pour l'IR (As), 25 heures de temps aux instruments en instruction, ainsi que le cours théorique pour l'IR (As).

2. Un candidat à un cours modulaire IR(As) doit être titulaire d'une PPL(As) contenant le privilège de voler de nuit ou d'une CPL(As). Un candidat au module des procédures de vol aux instruments qui n'est pas titulaire d'une CPL(As) devra détenir un certificat attestant le suivi du cours pour le module de vol aux instruments de base.

3. Un candidat qui souhaite suivre le module des procédures de vol aux instruments d'un cours modulaire IR(As) doit effectuer toutes les étapes d'instruction au vol en un seul cours continu de formation agréé. Avant de commencer le module des procédures de vol aux instruments, l'OFA doit s'assurer de la compétence du candidat en termes d'aptitude au vol aux instruments de base. Une formation de remise à niveau est dispensée si nécessaire.

4. Le cours théorique est accompli dans un délai de 18 mois. Le module des procédures de vol aux instruments et l'examen pratique doivent être clôturés avant la fin de la période de validité de la note de réussite aux examens théoriques.

5. Le cours doit inclure :

(a) un cours théorique pour atteindre le niveau de connaissance de l'IR ;

(b) une instruction au vol aux instruments.

Connaissances théoriques

6. Un cours modulaire IR(As) agréé comprend au moins 150 heures d'instruction théorique.

Formation en vol

7. Un cours IR(As) doit comprendre au moins 35 heures de temps de vol aux instruments en instruction, dont un maximum de 15 heures peut être du temps aux instruments au sol dans un FNPT I ou jusqu'à 20 heures dans un FFS ou un FNPT II. Un maximum de 5 heures du temps aux instruments au sol dans un FNPT II ou un FFS peut être effectué dans un FNPT I.

8. Le titulaire d'une CPL(As) ou d'un certificat attestant du suivi du cours pour le module de vol aux instruments de base peut voir la totalité de la formation exigée au paragraphe 7 réduite de 10 heures. La totalité de l'instruction au vol aux instruments dans un dirigeable doit se conformer au § 7.

9. Si le candidat est titulaire d'une IR pour une autre catégorie d'aéronef, la totalité des heures d'instruction requise peut être réduite à 10 heures sur dirigeables.

10. Les exercices en vol jusqu'à l'examen pratique de l'IR (As) doivent comporter :

(a) Un module de vol aux instruments de base :
procédure et manœuvre pour le vol aux instruments de base, couvrant au moins :

- vol aux instruments de base, sans aides visuelles externes :
  — vol horizontal ;
  — montée ;
  — descente ;
  — virages en vol horizontal, montée, descente ;
- circuit aux instruments ;
- radioguidage ;
- récupération d'assiettes inhabituelles ;
- instruments inopérants sur la planche de bord ;

(b) module des procédures de vol aux instruments :

(i) procédures prévol pour les vols en IFR, notamment l'utilisation du manuel de vol et des documents appropriés des services de circulation aérienne lors de la préparation du plan de vol en IFR ;

(ii) procédure et manœuvres pour l'exploitation en IFR en conditions normales, inhabituelles et d'urgence, couvrant au moins :

— transition entre le vol à vue et le vol aux instruments lors du décollage ;
— départs et arrivées standard aux instruments ;

— procédures IFR en route ;
— procédures d'attente ;
— approches aux instruments selon les minima spécifiés ;
— procédure d'approche interrompue ;
— atterrissages suite à des approches aux instruments, y compris les manœuvres à

(iii) manœuvres en vol et caractéristiques de vol particulières ;

(iv) l'utilisation d'un dirigeable dans les exercices précités, notamment le pilotage du dirigeable par seule référence aux instruments, dans des conditions simulées d'un moteur à l'arrêt et d'un arrêt et redémarrage du moteur (ce dernier exercice doit être effectué à une altitude sûre sauf s'il est exécuté dans un FFS ou un FNPT II).

APPENDICE AU § 2.7.1.2 (b) : EXAMEN PRATIQUE DE LA QUALIFICATION IR

1. Un candidat à l'examen pratique pour une IR doit avoir suivi une instruction au vol sur la même classe ou le même type d'aéronef que celui utilisé pour l'examen.

2. Un candidat doit être reçu à toutes les sections pertinentes de l'épreuve pratique. S'il échoue à l'une des rubriques d'une section, le candidat échoue à ladite section. L'échec à plus d'une section implique que le candidat doit se représenter à la totalité de l'examen. Un candidat qui n'échoue qu'à une section ne doit se représenter qu'à la section en question. L'échec à l'une des sections lorsque l'examen est repassé, notamment à celles qui avaient été réussies lors d'une tentative précédente, provoque à nouveau l'échec du candidat à la totalité l'examen. Toutes les sections pertinentes de l'examen pratique sont présentées dans un délai de 6 mois. À défaut d'être reçu à toutes les sections de l'examen en 2 tentatives, une formation additionnelle est requise.

3. Une formation additionnelle peut être exigée suite à l'échec à n'importe quel examen pratique. Le nombre de tentatives de présentation d'un examen pratique est illimité.

Conduite de l'examen

4. L'examen a pour but de simuler un vol réel. La route de vol est choisie par l'examinateur. La capacité du candidat à préparer le plan de vol et à conduire le vol sur la base des informations habituellement fournies constitue un point essentiel à vérifier. Le candidat est responsable de la préparation du plan du vol et doit s'assurer que tous les équipements et la documentation nécessaires à l'exécution du vol sont à bord. Le vol doit durer au moins 1 heure.

5. Si un candidat décidait d'interrompre un examen pratique pour des raisons jugées inadéquates par l'examinateur, le candidat doit se représenter à la totalité de l'examen pratique. Si l'examen est interrompu pour des raisons jugées adéquates par l'examinateur, seules les sections inachevées doivent être testées au cours d'un vol ultérieur.

6. Il incombe à l'examinateur de décider si une manœuvre ou une procédure peut être recommencée une fois par le candidat. L'examinateur peut arrêter l'examen à tout instant s'il s'avère que la démonstration des compétences de vol du candidat requiert qu'il représente la totalité de l'examen.

7. Un candidat doit piloter l'aéronef depuis une position permettant de remplir des fonctions de PIC et d'effectuer l'examen comme si aucun autre membre d'équipage n'était présent. L'examinateur ne participe en aucune manière à l'exploitation de l'aéronef, à l'exception de cas nécessitant une intervention dans l'intérêt de la sécurité ou pour éviter tout retard inacceptable au reste du trafic. La responsabilité du vol est attribuée conformément aux règlements nationaux.

8. Les hauteurs/altitudes de décision, les hauteurs/altitudes minimales de descente et le point d'approche interrompue doivent être déterminés par le candidat et validés par l'examinateur.

9. Un candidat à la qualification IR doit indiquer à l'examinateur les vérifications et les tâches accomplies, notamment l'identification des équipements radio. Des vérifications sont exécutées conformément à la liste de vérification agréée de l'aéronef sur lequel l'examen est présenté. Au cours de la préparation prévol de l'examen, le candidat doit déterminer les réglages de régime et les vitesses. Les données de performance pour le décollage, l'approche et l'atterrissage doivent être calculées par le candidat, conformément au manuel d'exploitation ou au manuel de vol de l'aéronef utilisé.

Tolérances de l'examen pratique en vol

10. Le candidat doit démontrer son aptitude à:

(a) exploiter l'aéronef dans ses limites d'utilisation ;

(b) effectuer toutes les manœuvres avec souplesse et précision ;

(c) faire preuve de discernement et d'un sens de l'air ;

(d) mettre en pratique ses connaissances aéronautiques et

(e) garder la maîtrise de l'aéronef à tout instant de manière à ce que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre ne soit jamais sérieusement remise en question.

11. Les limites suivantes sont applicables, et corrigées pour tenir compte de conditions turbulentes et des qualités de vol, ainsi que des performances de l'aéronef utilisé.

Hauteur

En général ± 100 pieds

Démarrer une remise des gaz à la hauteur/altitude de décision + 50 pieds / –0 pied

Hauteur/MAP/altitude de descente minimale + 50 pieds /– 0 pied

Tenue d'axe

Sur radioguidage ± 5°

Approche de précision déviation à moitié de l'échelle, azimut et alignement de descente

Cap

Tous les moteurs opérationnels ± 5°

Avec panne moteur simulée ± 10°

Vitesse

Tous les moteurs opérationnels ± 5 nœuds

Avec panne moteur simulée + 10 nœuds/ –5 nœuds

Contenu de l'examen

Avions

SECTION 1 – OPÉRATIONS PRÉVOL ET DÉPART Utilisation d'une liste de vérification, sens de l'air, procédures d'antigivrage/dégivrage, etc. appliquer à toutes les sections	
A	Utilisation du manuel de vol (ou équivalent), particulièrement le calcul des performances de l'aéronef, masse et centrage.
B	Utilisation du document du service de circulation aérienne, du bulletin météo.
C	Préparation du plan de vol ATC, le plan de vol en IFR/journal.
D	Visite prévol.
E	Minima météorologiques.
F	Roulage.
G	Exposé avant le décollage, décollage.
h°	Transition au vol aux instruments.
i°	Procédures de départ aux instruments, réglage de l'altimètre.
j°	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.
SECTION 2 – MANŒUVRES GÉNÉRALES	
A	Contrôle de l'avion par seule référence aux instruments, y compris : vol horizontal à différentes vitesses, compensateur.
B	Virages de taux 1 constants en montée et en descente.

SECTION 2 – MANŒUVRES GÉNÉRALES (suite)	
C	Récupération d'assiettes inhabituelles, y compris de virages constants à inclinaison de 45 ° et de virages serrés en descente.
d*	Récupération d'une approche de décrochage en vol horizontal, virages en montée/descente et en configuration d'atterrissage – uniquement applicable aux avions.
e	Instruments inopérants sur la planche de bord ; montée ou descente stabilisée, virages horizontaux de taux 1 sur des caps donnés, récupération d'assiettes inhabituelles – uniquement applicable aux avions.
SECTION 3 – PROCÉDURES IFR EN ROUTE	
A	Tenue d'axe, y compris l'interception, p.ex. NDB, VOR et RNAV.
B	Utilisation du radioguidage.
C	Vol horizontal, maintien du cap, de l'altitude et de la vitesse-air, réglage de puissance, technique de compensation.
D	Réglages de l'altimètre.
E	Prévision et révision des ETA (attente en route, si nécessaire).
F	Suivi du vol, journal de bord, consommation de carburant, gestion des systèmes.
G	Procédures de protection contre le gel, simulé si nécessaire.
H	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.
SECTION 4 – PROCÉDURES D'APPROCHE DE PRÉCISION	
A	Réglage et vérification du radioguidage, identification des installations.
B	Procédures d'arrivée, vérifications de l'altimètre.
C	Exposé d'approche et d'atterrissage, avec vérifications de descente/approche/atterrissage.
d +	Procédure d'attente.
E	Conformité avec la procédure d'approche publiée.
F	Planification de l'approche.
G	Maintien de l'altitude, de la vitesse et du cap (approche stabilisée).
h +	Action de remise des gaz.
i +	Procédure d'approche interrompue/atterrissage.

SECTION 4 – PROCÉDURES D'APPROCHE DE PRÉCISION (suite)	
J	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.
SECTION 5 – PROCÉDURES D'APPROCHE NON PRÉCISES	
A	Réglage et vérification du radioguidage, identification des installations.
B	Procédures d'arrivée, réglages de l'altimètre.
C	Exposé d'approche et d'atterrissage, y compris les vérifications de descente/approche/atterrissage.
d +	Procédure d'attente.
E	Conformité avec la procédure d'approche publiée.
F	Planification de l'approche.
G	Maintien de l'altitude, de la vitesse et du cap (approche stabilisée).
h +	Action de remise des gaz.
i +	Procédure d'approche interrompue/atterrissage.
J	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.
SECTION 6 – VOL AVEC UN MOTEUR A L'ARRÊT (avions multimoteurs exclusivement)	
A	Panne moteur simulée après le décollage ou en procédure de remise des gaz.
B	Approche, remise des gaz et procédure d'approche interrompue avec un moteur à l'arrêt.
C	Approche et atterrissage avec un moteur à l'arrêt.
D	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.
h +	Action de remise des gaz.
i +	Procédure d'approche interrompue/atterrissage.
J	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.

SECTION 6 – VOL AVEC UN MOTEUR A L'ARRÊT (avions multimoteurs exclusivement) (suite)	
A	Panne moteur simulée après le décollage ou en procédure de remise des gaz.
B	Approche, remise des gaz et procédure d'approche interrompue avec un moteur à l'arrêt.
C	Approche et atterrissage avec un moteur à l'arrêt.
D	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.

* Peut être accompli dans un FFS, un FTD 2/3 ou un FNPT II.
\+ Peut être effectué dans la section 4 ou la section 5.
• Doit être effectué par seule référence aux instruments.

Hélicoptères

SECTION 1 – DÉPART Utilisation d'une liste de vérification, sens de l'air, procédures d'antigivrage/dégivrage, etc. appliquer à toutes les sections	
A	Utilisation du manuel de vol (ou équivalent), particulièrement le calcul des performances de l'aéronef, masse et centrage.
B	Utilisation du document du service de circulation aérienne, du bulletin météo.
C	Préparation du plan de vol ATC, du plan de vol en IFR/journal.
D	Visite prévol.
E	Minima météorologiques.
F	Roulage/circulation basse altitude conformément à l'ATC ou aux consignes de l'instructeur.
G	Exposé avant le décollage, procédures et vérifications.
H	Transition au vol aux instruments.
I	Procédures de départ aux instruments.
SECTION 2 – MANŒUVRES GÉNÉRALES	
A	Contrôle de l'hélicoptère par seule référence aux instruments, y compris :
A	Contrôle de l'hélicoptère par seule référence aux instruments, y compris :
B	Virages de taux 1 constants en montée et en descente ;

SECTION 2 – MANŒUVRES GÉNÉRALES (suite)	
C	Récupération d'assiettes inhabituelles, y compris de virages constants à inclinaison de 30 ° et de virages serrés en descente.
SECTION 3 – PROCÉDURES IFR EN ROUTE	
A	Tenue d'axe, y compris l'interception, p.ex. NDB, VOR et RNAV.
B	Utilisation du radioguidage.
C	Vol horizontal, maintien du cap, de l'altitude et de la vitesse-air, réglage de puissance.
D	Réglages de l'altimètre.
E	Planification et revue des ETA.
F	Suivi du vol, journal de bord, consommation de carburant, gestion des systèmes.
G	Procédures de protection contre le gel, simulées si nécessaire et si applicable.
H	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.
SECTION 4 – APPROCHE DE PRÉCISION	
A	Réglage et vérification du radioguidage, identification des installations.
B	Procédures d'arrivée, vérifications de l'altimètre.
C	Exposé d'approche et d'atterrissage, y compris les vérifications de descente/approche/atterrissage.
d*	Procédure d'attente.
E	Conformité avec la procédure d'approche publiée.
F	Planification de l'approche.
G	Maintien de l'altitude, de la vitesse et du cap (approche stabilisée).
h*	Action de remise des gaz.
i*	Procédure d'approche interrompue/atterrissage.
J	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.
* À effectuer dans la section 4 ou la section 5	

SECTION 5 – PROCEDURE D'APPROCHE NON PRECISE	
A	Réglage et vérification du radioguidage, identification des installations.
B	Procédures d'arrivée, vérifications de l'altimètre.
C	Exposé d'approche et d'atterrissage, y compris les vérifications de descente/approche/atterrissage.
d*	Procédure d'attente.
E	Conformité avec la procédure d'approche publiée.
F	Planification de l'approche.
G	Maintien de l'altitude, de la vitesse et du cap (approche stabilisée).
h*	Action de remise des gaz.
i*	Procédure d'approche interrompue*/atterrissage.
J	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.
* À effectuer dans la section 4 ou la section 5.	
SECTION 6 – PROCÉDURES INHABITUELLES ET D'URGENCE Cette section peut être combinée avec les sections 1 à 5 L'examen portera sur la maîtrise de l'hélicoptère, l'identification du moteur en panne, les actions immédiates (exercices de posé), les actions et vérifications subséquentes et la précision en vol, dans les situations suivantes:	
A	Panne moteur simulée après le décollage et à/pendant l'approche* (à une altitude sûre, sauf si effectué dans un FFS, un FNPT II/III ou un FTD 2, 3); *Hélicoptère multimoteur exclusivement.
B	Panne des dispositifs d'augmentation de stabilité/circuit hydraulique (si applicable) ;
C	Instruments inopérants sur la planche de bord ;
D	Autorotation et récupération à une altitude prédéfinie ;
E	Approche de précision manuelle sans directeur de vol*; approche de précision manuelle avec directeur de vol*. *seulement un élément à tester.

Dirigeables

SECTION 1 – OPÉRATIONS PRÉVOL ET DÉPART Utilisation d'une liste de vérification, sens de l'air, conformité de la liaison ATC, procédures de radiotéléphonie, appliquer à toutes les sections.	
A	Utilisation du manuel de vol (ou équivalent), particulièrement le calcul des performances de l'aéronef, masse et centrage.
B	Utilisation du document du service de circulation aérienne, du bulletin météo.
C	Préparation du plan de vol ATC, plan de vol en IFR/journal.
D	Visite prévol.
E	Minima météorologiques.
F	Exposé avant le décollage, procédure de séparation du mât, manœuvres au sol.
G	Décollage.
H	Transition au vol aux instruments.
I	Procédures de départ aux instruments, réglage de l'altimètre.
J	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.
SECTION 2 – MANIEMENT GÉNÉRAL	
A	Contrôle du dirigeable par seule référence aux instruments
B	Virages en montée et en descente avec taux de virage constant
C	Récupération d'assiettes inhabituelles
D	Instruments inopérants sur la planche de bord.
SECTION 3 – PROCÉDURES IFR EN ROUTE	
A	Tenue d'axe, y compris l'interception, p.ex. NDB, VOR et RNAV.
B	Utilisation du radioguidage.
C	Vol horizontal, maintien du cap, de l'altitude et de la vitesse-air, réglage de puissance, technique de compensation.
D	Réglages de l'altimètre.

SECTION 3 – PROCÉDURES IFR EN ROUTE (suite)	
E	Planification et revue des ETA.
F	Suivi du vol, journal de bord, consommation de carburant, gestion des systèmes.
G	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.
SECTION 4 – PROCÉDURES D'APPROCHE DE PRÉCISION	
A	Réglage et vérification du radioguidage, identification des installations.
B	Procédures d'arrivée, vérifications de l'altimètre.
C	Exposé d'approche et d'atterrissage, y compris les vérifications de descente/approche/atterrissage.
d +	Procédure d'attente.
E	Conformité avec la procédure d'approche publiée.
F	Planification de l'approche.
G	Approche stabilisée (maintien de l'altitude, de la vitesse et du cap).
h +	Action de remise des gaz.
i +	Procédure d'approche interrompue/atterrissage.
J	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.
SECTION 5 – PROCÉDURES D'APPROCHE NON PRÉCISES	
A	Réglage et vérification du radioguidage, identification des installations.
B	Procédures d'arrivée, réglages de l'altimètre.
C	Exposé d'approche et d'atterrissage, y compris les vérifications de descente/approche/atterrissage.
d +	Procédure d'attente.
E	Conformité avec la procédure d'approche publiée.
F	Planification de l'approche.
G	Approche stabilisée (maintien de l'altitude, de la vitesse et du cap).
h +	Action de remise des gaz.

SECTION 5 – PROCÉDURES D'APPROCHE NON PRÉCISES (suite)	
i +	Procédure d'approche interrompue/atterrissage.
J	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.
SECTION 6 – VOL AVEC UN MOTEUR A L'ARRÊT Cette section peut être combinée avec les sections 1 à 5. L'examen portera sur la maîtrise du dirigeable, l'identification du moteur en panne, les actions immédiates, les actions et vérifications subséquentes et la précision en vol, dans les situations suivantes:	
A	Panne moteur simulée après le décollage ou en procédure de remise des gaz ;
B	Approche et procédure de remise des gaz avec un moteur à l'arrêt ;
C	Approche et atterrissage, procédure d'approche interrompue avec un moteur à l'arrêt ;
D	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.

\+ Peut être effectué dans la section 4 ou la section 5

APPENDICE AU § 2.7.5: OBTENTION DE CREDITS CROISES POUR LA PARTIE IR DE L'EXAMEN PRATIQUE POUR UNE QUALIFICATION DE CLASSE OU DE TYPE

A. Avions

Des crédits sont octroyés uniquement lorsque le titulaire proroge ses privilèges IR pour les avions monomoteurs et les avions monopilotes multimoteurs, selon le cas :

Lorsqu'un examen pratique comportant une partie IR est effectué et que le titulaire dispose d'une :	**Le crédit s'applique à la partie IR de l'examen pratique pour :**
qualification de type multipilote (MP) valide; qualification de type d'avion complexe hautes performances ;	une classe monomoteur (SE)* et une qualification de type SE* et une qualification de classe d'avion monopilote (SP) multimoteur (ME) et une qualification de type d'avion complexe non hautes performances SP ME, des crédits ne seront octroyés que pour la section 3B de l'examen pratique sur avion complexe ne présentant pas de hautes performances SP de l'Appendice 9*;
qualification valide de type d'avion complexe ne présentant pas des hautes performances SP ME, exploité en tant que monopilote;	une classe SP ME* et une qualification de type d'avion complexe ne présentant pas de hautes performances SP ME, et une qualification de type et de classe SE*;
qualification valide de type d'avion complexe non hautes performances SP ME, limité à l'exploitation MP;	a. une classe SP ME* et b. une qualification de type d'avion complexe non hautes performances SP ME * et c. une qualification de classe et de type SE*;
qualification valide de classe SP ME, exploité en monopilote;	une qualification de classe et de type SE*, et une classe SP ME* et une qualification de type d'avion complexe non hautes performances SP ME ;
qualification valide de classe SP ME, limité à l'exploitation en MP ;	une qualification de classe et de type SE* et une classe SP ME* et une qualification de type d'avion complexe non hautes performances SP ME *;
qualification valide de classe SP SE ;	une qualification de classe et de type SE ;
qualification valide de type SP SE.	une qualification de classe et de type SE.

* pour autant qu'au cours des 12 mois qui précèdent, le candidat doit avoir accompli au moins 3 départs et approches en IFR sur un avion de classe ou de type SP en

exploitation monopilote ou, pour les avions multimoteurs non complexes et ne présentant pas de hautes performances, le candidat doit avoir réussi la section 6 de l'examen pratique pour des avions monopilotes non complexes, ne présentant pas de hautes performances pilotées par seule référence aux instruments en exploitation monopilote.

B. Hélicoptères

Des crédits sont octroyés uniquement lorsque le titulaire proroge ses privilèges IR pour les hélicoptères monomoteurs et les hélicoptères monopilotes multimoteurs, selon le cas.

Lorsqu'un examen pratique comportant une partie IR est effectué et que le titulaire dispose d'une :	Le crédit s'applique à la partie IR de l'examen pratique pour :
qualification valide de type hélicoptère multipilote (MPH);	une qualification de type SE* et une qualification de type SP ME*;
qualification valide de type SP ME, exploitée en monopilote;	une qualification de type SE, une qualification de type SP ME ;
qualification valide de type SP ME, limitée à l'exploitation MP.	une qualification de type SE* une qualification de type SP ME*.

*pour autant qu'au cours des 12 mois qui précèdent au moins 3 départs et approches en IFR aient été accomplis sur un hélicoptère de type SP, en exploitation SP.

APPENDICE AU § 2.9 : LICENCE DE PILOTE DE PLANEUR

Exigences particulières pour la licence de pilote de planeur – (SPL)

A. SPL – Privilèges et conditions

(a) Les privilèges du titulaire d'une SPL consistent à agir en tant que PIC sur planeurs et motoplaneurs. Afin d'exercer les privilèges sur un TMG, le titulaire doit satisfaire aux exigences du § 2.9.1.3.

(b) Les titulaires d'une SPL :

(1) ne doivent transporter des passagers qu'après avoir accompli, après la délivrance de la licence, au moins 10 heures de vol ou 30 lancements en tant que PIC sur planeurs ou motoplaneurs ;

(2) sont limités à agir sans rémunération en exploitations non commerciales jusqu'à ce qu'ils :

(i) aient atteint l'Age de 18 ans ;

(ii) aient à leur actif, après la délivrance de la licence, 75 heures de vol ou 200 lancements en tant que PIC sur planeurs ou motoplaneurs ;

(iii) aient réussi un contrôle de compétences avec un examinateur.

(c) Nonobstant les dispositions du point (b), 2ème alinéa, ci-dessus, le titulaire d'une SPL ayant des privilèges d'instructeur ou d'examinateur peut être rémunéré pour

(1) dispenser une instruction au vol pour la SPL ;

(2) conduire des examens pratiques et des contrôles de compétences pour ces licences ;

(3) les qualifications et autorisations liées à ces licences.

B. SPL – Exigences en termes d'expérience et obtention de crédits

(a) Les candidats à une SPL doivent avoir à leur actif au moins 15 heures d'instruction au vol sur planeurs ou motoplaneurs, comprenant au moins :

(1) 10 heures d'instruction au vol en double commande ;

(2) 2 heures de vol en solo supervisé ;

(3) 45 lancements et atterrissages ;

(4) 1 vol en campagne en solo d'au moins 50 km (27 NM), ou 1 vol en campagne en double commande d'au moins 100 km (55 NM). Sur les 15 heures requises au point (a), un maximum de 7 heures peut être accompli sur un TMG.

(b) Obtention de crédits. Les titulaires d'une licence de pilote pour une autre catégorie d'aéronef, à l'exception des ballons, reçoivent les crédits correspondant à 10 % du temps de vol total en tant que PIC sur de tels aéronefs, à concurrence de 7 heures.

C. SPL – Modes de lancement

Les privilèges de la SPL(S) sont limités à la méthode de lancement utilisée lors de l'examen pratique. Cette restriction peut être levée et les nouveaux privilèges exercés lorsque le pilote a effectué :

(1) dans le cas d'un lancement à l'aide d'un treuil ou d'un véhicule, au moins 10 lancements en instruction au vol en double commande et 5 lancements en solo sous supervision ;

(2) dans le cas d'un lancement aérotracté ou d'un décollage autonome, au moins 5 lancements en instruction au vol en double commande et 5 lancements en solo sous supervision. Dans le cas d'un décollage autonome, une instruction au vol en double commande peut être effectuée dans un TMG ;

(3) dans le cas d'un lancement par élastique, au moins 3 lancements effectués en instruction au vol en double commande ou en solo sous supervision.

D. SPL – Exigences en termes d'expérience récente

Les titulaires d'une SPL Ne doivent exercer les privilèges de leur licence que lorsqu'ils satisfont aux exigences en matière d'expérience récente suivante :

- avoir à leur actif sur planeurs ou motoplaneurs, à l'exclusion des TMG, au cours des 24 derniers mois, au moins :

(1) 5 heures de vol en tant que PIC, incluant 15 lancements ;

(2) 2 vols d'entraînement avec un instructeur.

APPENDICE AU § 2.10 : LICENCE DE PILOTE DE BALLON LIBRE

Exigences particulières pour la licence de pilote de ballon libre (BPL)

A. BPL – Privilèges et conditions

(a) Les privilèges du titulaire d'une BPL consistent à agir en tant que PIC sur des ballons et des dirigeables à air chaud.

(b) Les titulaires d'une BPL sont limités à agir sans rémunération en exploitations non commerciales jusqu'à ce qu'ils :
- (1) aient atteint l'Age de 18 ans ;
- (2) aient à leur actif 50 heures de vol et 50 décollages et atterrissages en tant que PIC sur ballons ;
- (3) aient réussi un contrôle de compétences avec un examinateur dans un ballon de la classe spécifique.

(c) Nonobstant les dispositions du point (b), le titulaire d'une BPL ayant des privilèges d'instructeur ou d'examinateur peut être rémunéré pour :
- (1) dispenser une instruction au vol pour la BPL ;
- (2) conduire des examens pratiques et des contrôles de compétences pour ces licences ;
- (3) les qualifications et autorisations liées à ces licences.

B. BPL – Exigences en termes d'expérience et obtention de crédits

(a) Les candidats à une BPL doivent avoir accompli au moins 16 heures d'instruction au vol dans des ballons de la même classe et groupe, avec au moins :
- (1) 12 heures d'instruction au vol en double commande ;
- (2) 10 gonflages et 20 décollages et atterrissages et
- (3) 1 vol en solo supervisé, d'un temps de vol minimal de 30 minutes.

C. BPL – Extension des privilèges aux vols captifs

Les privilèges de la BPL sont limités aux vols non captifs. Cette limitation peut être supprimée lorsque le pilote a au moins 3 vols captifs d'instruction à son actif.

D. BPL – Extension des privilèges à une autre classe ou un autre groupe de ballons

Les privilèges d'une BPL sont limités à la classe et au groupe de ballons avec lesquels l'examen pratique a été présenté. Cette restriction peut être levée lorsque le pilote a:

(a) dans le cas d'une extension à une autre classe au sein du même groupe, effectuée auprès d'un OFA, dans l'autre classe de ballons, au moins :

(1) 5 vols d'instruction en double commande, ou

(2) dans le cas d'une licence pour ballons à air chaud pour laquelle le pilote souhaite étendre les privilèges aux dirigeables à air chaud, 5 heures d'instruction au vol en double commande et

(3) un examen pratique au cours duquel le candidat devra également démontrer à l'examinateur un niveau adéquat de connaissances théoriques pour l'autre classe dans les sujets suivants :

(i) principes du vol,

(ii) procédures opérationnelles,

(iii) performance de vol et préparation du plan de vol et

(iv) connaissance générale de l'aéronef.

(b) dans le cas d'une extension à un autre groupe dans la même classe de ballons, accompli au moins :

(1) 2 vols d'instruction dans un ballon du groupe pertinent et

(2) le nombre d'heures de vol suivantes en tant que PIC sur ballons :

(i) dans le cas de ballons ayant une capacité d'enveloppe de 3 401 m^3 à 6 000 m^3, au moins 100 heures ;

(ii) dans le cas de ballons ayant une capacité d'enveloppe de 6 001 m^3 à 10 500 m^3, au moins 200 heures ;

(iii) dans le cas de ballons ayant une capacité d'enveloppe de plus de 10 500 m^3, au moins 300 heures ;

(iv) dans le cas de ballons à gaz ayant une capacité d'enveloppe de plus de 1 260 m^3, au moins 50 heures.

E. BPL – Exigences en termes d'expérience récente

(a) Les titulaires d'une BPL ne doivent exercer les privilèges de leur licence qu'après avoir effectué, dans une classe de ballons au cours des 24 derniers mois, au moins :

(1) 6 heures de vol en tant que PIC, avec 10 décollages et atterrissages et

(2) 1 vol d'entraînement avec un instructeur dans un ballon de la classe appropriée, ayant la capacité d'enveloppe maximale par rapport à leurs privilèges, ou

(3) en outre, des pilotes qualifiés pour piloter plusieurs classes de ballons doivent, pour exercer leurs privilèges dans l'autre classe, avoir à leur actif au moins 3 heures de vol dans ladite classe au cours des 24 derniers mois, avec 3 décollages et atterrissages.

(b) Les titulaires d'une BPL qui ne satisfont pas aux exigences du point (a) doivent, avant de reprendre l'exercice de leurs privilèges :

(1) réussir un contrôle de compétences avec un instructeur dans un ballon de la classe appropriée, ayant la capacité d'enveloppe maximale par rapport à leurs privilèges et

(2) effectuer le temps de vol ou les décollages et atterrissages additionnels, en vol à double commande ou en solo sous la supervision d'un instructeur, aux fins de satisfaire aux exigences figurant au point (a).

APPENDICE AU § 2.11 : LICENCE DE PILOTE D'ULM

1. Brevet

1.1 Élève pilote ULM

Un élève pilote ne peut entreprendre de vol seul à bord pour se préparer à la délivrance du brevet et de la licence de pilote ULM que s'il remplit les conditions suivantes :

- Etre âgé de 17 ans révolus.
- Détenir une carte de stagiaire de pilote d'ULM délivrée par l'ANAC en état de validité.

Lors des vols d'entraînement seul à bord, le stagiaire ULM doit détenir à bord de l'aéronef l'autorisation écrite de l'instructeur habilité, sur laquelle doit figurer la classe d'ULM pour laquelle cette autorisation est valable.

1.2 Exigences et privilèges

Les licences et qualifications ne peuvent être délivrées qu'aux titulaires de brevets.
Le brevet de pilote d'ULM ne peut être délivré qu'aux candidats ayant réussi l'examen théorique, conformément aux dispositions du présent règlement.

1.3 Formation théorique

La formation théorique des candidats portera sur les sujets suivants :

- L'ULM : description, technologie, instruments, groupe moto-propulseur, caractéristiques ;
- Le pilote : cadre réglementaire d'évolution, limites physiologiques ;
- Facteurs humains et sécurité des vols, physiologie aéronautique, vigilance, fatigue, stress ;
- Principes du vol : pourquoi et comment vole un ULM ;
- Le vol : préparation, décollage, trajectoire, virages, symétrie, stabilité, approche, finale, atterrissage, roulage ;
- Les infrastructures, les signaux au sol ;
- La phraséologie aéronautique ;
- Caractéristiques et mouvements de l'air sur le vol ;
- Météorologie générale et locale : vent, nuages, température, humidité, ascendances et descendances, convection, fronts et perturbations, particularités (plaine, bord de mer) et plus particulièrement la météorologie tropicale avec ses saisons particulières et les phénomènes associés ;

- La prévention de la panne et de ses conséquences ;
- Le voyage : préparation et gestion du vol ;
- La réglementation : circulation aérienne, espace aérien ;
- Règles de l'air : le vol à vue, survol des obstacles, préventions des abordages ;
- Responsabilités du commandant de bord.

1.4 Examen théorique

L'examen théorique en vue de la délivrance du brevet de pilote d'ULM est organisé conformément aux dispositions règlementaires en vigueur.
Il se présente sous la forme d'un questionnaire à choix multiples (QCM) portant sur l'ensemble du programme de formation théorique du pilote d'ULM, dispensé au candidat par un instructeur habilité.

L'examen théorique est commun aux candidats pilotes d'ULM, quelle que soit la classe d'ULM choisie par l'élève pilote pour sa formation pratique.

Pour être déclaré reçu à l'examen théorique, le candidat doit justifier d'un minimum de 75 % de réponses correctes.

En cas de réussite, le candidat est déclaré titulaire du brevet de pilote d'ULM et autorisé à suivre l'instruction en vol en vue de passer l'examen pratique pour l'obtention de la licence de pilote d'ULM.

En cas d'échec, le brevet n'est pas délivré.

L'obtention du brevet de pilote d'ULM est obligatoire avant la délivrance de toutes licences ou qualifications.

2. Licence

2.1 Formation pratique

Le cursus de formation pratique des candidats doit comprendre les étapes suivantes :
- Vol d'accoutumance et découverte de l'environnement et du domaine de vol de l'ULM ;
- Pilotage de base : apprentissage du pilotage et gestion du vol ;
- Décollages ;

- Tours de piste et atterrissages ;
- Etude et gestion des pannes ;
- Le lâcher ;
- Séances de tours de piste solo ;
- Pilotage de perfectionnement ;
- Initiation à la navigation.

Les progrès de l'élève doivent être consignés sous la forme d'une fiche individuelle de progression dûment renseigné par les différents instructeurs.

2.2 Examen pratique

La composition et la durée de l'examen pratique sont au choix de l'examinateur.

L'examen est une épreuve en vol pendant laquelle l'examinateur évalue les connaissances et compétences acquises par l'élève durant sa formation.

Il se déroule sur un appareil ULM de la classe sur laquelle le candidat a suivi sa formation, qui répond à un niveau de sécurité optimal et accompagné de tous les documents de bord exigés, y compris la preuve d'assurance.

3. Délivrance des qualifications de classe

La réussite à l'épreuve en vol sur un type d'aéronef donné pour l'obtention d'un brevet de pilote confère la qualification de classe correspondante.

La formation pratique à une qualification de classe doit être dispensée sur un appareil de cette classe.

La formation en vue de l'obtention d'une qualification de classe doit notamment recouvrir :

- La connaissance de l'appareil et de son manuel de vol ou d'exploitation, partie utilisation.
- Les procédures et manœuvres normales.
- Les procédures et manœuvres en cas de panne et d'urgence.

Les qualifications de classe sont délivrées par les autorités habilitées sur présentation d'une attestation délivrée par l'instructeur ayant dispensé, dirigé ou achevé la formation, établissant que le candidat a suivi de manière satisfaisante la formation appropriée, et concluant à l'aptitude du postulant.

4. Emport passager

Le titulaire d'un brevet et d'une licence de pilote ULM est autorisé à emporter un passager s'il a réussi le test de capacité pour la délivrance de l'autorisation d'emport passager auprès d'un instructeur ULM habilité.
Ce test est effectué après une formation spécifique qui comprend :

- Exercice de préparation à la navigation.
- Commentaires météo.
- Visite pré-vol.
- Actions vitales.
- Décollage, panne au décollage.
- Le champ carré.
- Les virages à forte inclinaison.
- Le décrochage
- Prise de terrain en « S ».
- Approche moteur, posé court avec freins.
- Panne en campagne.
- Tenue d'axe en palier vol rasant.
- Panne dans le cône.
- Respect des consignes terrain – sécurité.

L'emport de passager est autorisé pour les pilotes qui en possèdent le privilège dans le cadre d'une autre licence.

5. Equivalence

Le titulaire d'un brevet de pilote privé avion, hélicoptère, planeur ou ballon libre détient le brevet théorique de pilote d'ULM par équivalence.

Pour obtenir la licence de pilote d'ULM, il doit subir un contrôle en vol par un instructeur habilité, dans la classe ULM choisie, et après avoir suivi un programme de formation personnalisé, adapté à ses aptitudes et à son expérience.

Une fois ce programme achevé et le test en vol réussi, l'instructeur atteste que le candidat est apte à obtenir le brevet et la licence de pilote d'ULM, dans la classe correspondant à sa formation.

6. Activités particulières

Seuls sont autorisés à effectuer des vols constituant des activités aériennes particulières les pilotes titulaires d'une Déclaration de Niveau de Compétence (DNC).

Les Déclarations de Niveau de Compétence ne sont délivrées qu'aux pilotes ayant suivi une formation spécifique pour l'activité correspondante et ayant réussi les tests au sol et en vol prescrits.

Les différentes activités particulières sont définies dans le RACI 3019 relatif au travail aérien.

APPENDICE AU § 3. 2 : LICENCE DE NAVIGATEUR

(RESERVE)

APPENDICE AU § 3.3 : LICENCE DE MECANICIEN NAVIGANT

(RESERVE)

APPENDICE AU § 4.2 : LICENCE DE TECHNICIEN DE MAINTENANCE D'AERONEFS

(RESERVE)

APPENDICE AU § 4.2.3 : CATEGORIES DE QUALIFICATION DE TECHNICIEN DE MAINTENANCE D'AERONEF

Les catégories de qualifications de technicien de maintenance d'aéronef sont caractérisées par le type de travaux et/ou le cadre dans lequel ils sont réalisés. Il est reconnu aux Techniciens de Maintenance d'Aéronefs (TMA) trois catégories A, B et C. Ces catégories se déclinent en sous catégories.

1. Licence de catégorie A

Elle comprend :

(a) La lecture et la compréhension de la documentation constructeur (AMM-IPC-CMM) ;
(b) Les dispositifs de sécurité et étiquetage (pose/dépose) ;
(c) Les débris de corps étrangers (FOD): inspection de l'espace de travail avant fermeture des panneaux ;
(d) L'inventaire des outils ;
(e) La lubrification :
  (i). des trains d'atterrissages ;
  (ii). des gouvernes (profondeur et direction) ;
  (iii). de la vis sans fin Plan Horizontal Réglable (PHR) /Trimmable Horizontable Stabilizer (THS) jackscrew;
  (iv). des becs, des volets et des rails y compris la pose et la dépose des panneaux d'accès ;
(f) le remplacement de l'aménagement et des équipements cabine (sauf les équipements d'urgence);
(g) le remplacement des composants des galleys;
(h) le remplacement des composants des toilettes sauf le système de chasse eau ;
(i) le nettoyage de pare-brise ;
(j) le contrôle de niveau et l'entretien :
  (i). des réservoirs hydrauliques ;
  (ii). de l'huile moteur(s) ;
  (iii). des pneus (pression) ;
  (iv). des accumulateurs ;
(k) la vérification du liquide anti-pluie et de la pression ;
(l) le remplacement des blocs de freins et des roues ;
(m) le remplacement de l'éclairage extérieur ;
(n) la révision des éléments d'aéronef.

2. Licence de catégorie A avec restriction :

Elle comprend :

(a) La lecture et la compréhension de la documentation constructeur (AMM-IPC-CMM) ;
(b) Les dispositifs de sécurité et étiquettage (pose/dépose) ;
(c) Les débris de corps étrangers (FOD): inspection de l'espace de travail avant fermeture des panneaux ;
(d) l'inventaire des outils ;
(e) la révision des éléments d'aéronef.

2. Licence de catégorie B

2.1. Licence de catégorie B1.1 :

Les systèmes mécaniques et électriques des avions à turbine.

2.2. Licence de catégorie B1.2 :

Les systèmes mécaniques et électriques des avions à piston.

2.3. Licence de catégorie B1.3 :

Les systèmes mécaniques et électriques des hélicoptères à turbine.

2.4. Licence de catégorie B1.4 :

Les systèmes mécaniques et électriques des hélicoptères à turbine.
Les systèmes électriques concernent uniquement les LRU (Line-Replaceable Unit) nécessitant des tests simples.

2.5. Licence de catégorie B2 :

Les systèmes électriques et avioniques

5. Licence de catégorie C

5.1 Elle correspond à la certification de l'aéronef complet après opérations d'entretien en base selon le Règlement Aéronautique de Côte d'Ivoire relatif à l'agrément des organismes d'entretien.

5.2 La catégorie C à laquelle sont éligibles des TMA de catégories B1 ou B2, permet à son titulaire :

- d'assurer le contrôle et les inspections qualité, telles que requises pour l'exécution de travaux relatifs à l'application des consignes de navigabilité ;
- d'assurer la gestion des chantiers d'entretien en base et de prononcer l'approbation pour remise en service après tous travaux d'entretien, notamment ceux réalisés en base (visites : C, D etc..) ;
- d'assurer la gestion des ateliers de révision d'éléments d'aéronefs et de prononcer l'approbation pour remise en service après tous travaux de révision, tels que définis par la règlementation.

APPENDICE AU § 4.2.5 : CONDITIONS COMPLEMENTAIRES DE RENOUVELLEMENT DES LICENCES DE TECHNICIEN DE MAINTENANCE D'AERONEFS

Si une licence de TMA cesse d'être valide, les conditions minimales exigées pour son renouvellement sont définies dans le tableau ci-dessous :

TEMPS ECOULE	De 0 à 3mois	De 3 à 6 mois	Plus de 6mois
CONDITIONS	Justifier d'une formation en facteurs humains relative à la maintenance d'aéronefs	✓ Justifier d'une formation en facteurs humains relative à la maintenance d'aéronefs ; ✓ Réussir à l'évaluation de l'ANAC.	✓ Justifier d'une formation en facteurs humains relative à la maintenance d'aéronefs ; ✓ Réussir à l'évaluation de l'ANAC ; ✓ Soumettre une demande d'autorisation de l'ANAC ; ✓ Effectuer au moins six (06) mois les privilèges relatifs à la qualification machine détenue par le postulant sous supervision d'un TMA qualifié, désigné par l'ANAC.

APPENDICE AU § 4.3.1 : CONDITIONS DE DELIVRANCE D'UNE CARTE DE CONTROLEUR DE LA CIRCULATION AERIENNE STAGIAIRE

Les personnes suivant une formation de contrôleur de la circulation aérienne doivent être titulaires d'une carte de stagiaire délivrée par l'ANAC.

La carte de stagiaire autorise son titulaire à assurer un service sous la surveillance d'un instructeur.

Quiconque possède déjà une licence en cours de validité n'a besoin d'aucune carte de stagiaire supplémentaire pour suivre la formation sur la position portant sur une nouvelle tâche, pour autant qu'il remplisse les conditions prévues au (a),(b),(c)et (d) ci-dessous pour la nouvelle tâche.

Une carte de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire est délivrée aux personnels qui :

(a) sont âgés au minimum de 18 ans et sont titulaires au minimum d'un diplôme d'enseignement secondaire ou d'un diplôme donnant accès aux études universitaires ou de niveau équivalent ;
(b) ont accompli avec succès une formation initiale de base conformément au paragraphe 4.4.1.2 du présent règlement ;
(c) possèdent une attestation médicale d'aptitude valide ;
(d) ont prouvé qu'ils ont un niveau de compétence linguistique suffisant conformément aux exigences énoncées à l'appendice au paragraphe 1.2.9 du présent règlement ;
(e) ont réussi au test théorique de l'ANAC.

La durée de validité de la carte de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire est de deux ans. Elle peut être renouvelée.

Pour son renouvellement, l'autorité peut vérifier à nouveau les aptitudes visées ci-dessus.

APPENDICE AU § 4.4.1.3.2: CONDITIONS DE DELIVRANCE, PROROGATION ET RENOUVELLEMENT D'UNE HABILITATION D'INSTRUCTEUR DE FORMATION EN COURS D'EMPLOI DE CONTRÔLEUR DE LA CIRCULATION AERIENNE

(a) Conditions de la délivrance d'une habilitation d'instructeur de formation en cours d'emploi de contrôleur de la circulation aérienne

Tout postulant à une habilitation d'instructeur de formation en cours d'emploi de contrôleur de la circulation aérienne doit remplir les conditions suivantes :

(1) être un contrôleur opérationnel depuis au moins trois (3) ans ;
(2) avoir au moins trois (3) ans d'ancienneté dans l'exercice des privilèges de la qualification pour laquelle il effectuera la formation en cours d'emploi ;
(3) avoir effectué un stage de formation d'instructeur en cours d'emploi ;
(4) être proposé par le fournisseur des services de la navigation aérienne employant ledit contrôleur.

(b) Conditions de prorogation / renouvellement d'une habilitation d'instructeur de formation en cours d'emploi de contrôleur de la circulation aérienne

Tout postulant à une prorogation/renouvellement d'habilitation d'instructeur de formation en cours d'emploi de contrôleur de la circulation aérienne doit remplir les conditions suivantes :

(1) être contrôleur opérationnel ;
(2) avoir effectué un stage de formation d'instructeur de formation en cours d'emploi ou fournir les preuves d'au moins une formation en cours d'emploi administrée durant la validité de son habilitation.

(c) Durée de validité d'une habilitation d'instructeur en cours d'emploi

L'habilitation d'instructeur en cours d'emploi est valide pendant douze mois.

(d) Exigences minimales du stage d'instructeur en cours d'emploi de la circulation aérienne

Le contenu du stage d'instructeur en cours d'emploi de la circulation aérienne doit être acceptable pour l'Autorité et doit comporter au moins les items suivants :

(i) Organisation de la formation
- ✓ Contenu et objectifs de formation pour les contrôleurs de la circulation aérienne ;
- ✓ Plan de formation sur position réelle de contrôle ;
- ✓ Règlémentation.

(ii) Facteurs humains
- ✓ Apprentissage et enseignement;
- ✓ Équipe et interactions entre équipes ;
- ✓ Communication ;
- ✓ Formation pratique de l'instructeur, aspects professionnel et personnel ;
- ✓ Stress.

(iii) Techniques de formation
- ✓ Briefing
- ✓ Demonstration.
- ✓ Echange;
- ✓ Contrôle;
- ✓ Debriefing.

(iv) Méthodes d'évaluation et édition de rapport
- ✓ Evaluation ;
- ✓ Edition de rapport.

APPENDICE AU § 4.5.1 : CONDITIONS DE DELIVRANCE, PROROGATION ET RENOUVELLEMENT D'UNE QUALIFICATION D'INSTRUCTEUR DE CONTROLEUR DE LA CIRCULATION AERIENNE

(a) Conditions de la délivrance initiale d'une qualification d'instructeur de contrôleur de la circulation aérienne

Tout postulant à une première qualification d'instructeur de contrôleur de la circulation aérienne doit remplir les conditions suivantes :

(1) être un contrôleur opérationnel ;
(2) avoir au moins trois (3) ans d'ancienneté à compter de la 1ère qualification ;
(3) prouver un niveau de compétences linguistique suffisant conformément aux exigences énoncées au paragraphe 1.2.9 du présent règlement ;
(4) avoir subi un stage de formation de base d'instructeur ;
(5) avoir été confirmé par son employeur ;

(b) Conditions de Prorogation / renouvellement d'une qualification d'instructeur de contrôleur de la circulation aérienne

Tout postulant à une prorogation/renouvellement de qualification d'instructeur de contrôleur de la circulation aérienne doit remplir les conditions suivantes :

(1) avoir sa qualification valide, le cas échéant;
(2) avoir effectué au moins deux séances d'instruction dans les 12 derniers mois précédent la demande de prorogation ou de renouvellement ;
(3) avoir suivi un stage de recyclage tous les trois (03) ans ;
(4) prouver un niveau de compétences linguistique suffisant conformément aux exigences énoncées au paragraphe 1.2.9 du présent règlement.

(c) Durée de validité d'une qualification d'instructeur

La qualification d'instructeur est valide pendant 36 mois.

(d) Exigences minimales du stage périodique d'instructeur de la circulation aérienne

Le contenu du stage périodique de maintien de compétences des instructeurs de la circulation aérienne doit être acceptable pour l'Autorité et doit comporter au moins les items suivants :

(1) Organisation de la formation

- ✓ Contenu et objectifs de formation pour les contrôleurs de la circulation aérienne, ainsi que la cellule de formation
- ✓ Plan de formation de la cellule de formation ;
- ✓ Structure de formation de la cellule de formation ;
- ✓ Règlementation.

(2) Facteurs humains
- ✓ Apprentissage et enseignement;
- ✓ Équipe et interactions entre équipes ;
- ✓ Communication ;
- ✓ Formation pratique de l'instructeur, aspects professionnel et personnel ;
- ✓ Stress

(3) Techniques de formation
- ✓ Briefing
- ✓ Demonstration ;
- ✓ Echange;
- ✓ Contrôle;
- ✓ Debriefing.

(4) Méthodes d'évaluation et édition de rapport
- ✓ Evaluation ;
- ✓ Edition de rapport.

(e) Rôle de l'instructeur contrôleur de la circulation aérienne dans une unité opérationnelle de formation

L'instructeur doit :

(1) dispenser l'enseignement en se basant sur le plan de formation et le matériel de formation connexe ;

(2) comprendre le bien-fondé du retour d'information sur la performance des stagiaires et fournir un retour d'information en temps utile et de façon continue ;

(3) utiliser le modèle de compétence adapté pour déterminer les causes profondes des difficultés en matière de performance ;

(4) reconnaître les difficultés associées à la détection et au diagnostic des lacunes dans les processus cognitifs ;

(5) gérer les problèmes liés à l'attitude.

APPENDICE AU § 4.5.3.4 : CONDITIONS DU MAINTIEN DES QUALIFICATIONS ET DE LA VALIDITE DES MENTIONS DES LICENCES DE CONTROLEUR DE LA CIRCULATION AERIENNE

1. Prorogation de qualifications d'ATC

(a) Le maintien de compétences d'ATC doit être effectué 3 mois avant la date d'expiration de la qualification

(b) Pour proroger ses qualifications, le contrôleur de la circulation aérienne doit :
(i) exercer les privilèges de sa licence pendant une période de 6 mois durant la validité de la précédente qualification ;
(ii) effectuer un contrôle de compétences conformément aux exigences en matière de formation continue ;
(iii) détenir une attestation en anglais aéronautique valide ;
(iv) détenir une attestation médicale valide.

(c) La validité des qualifications est prorogée de douze mois à compter de sa date d'expiration.

(d) Les unités opérationnelles du prestataire de service de navigation aérienne doivent sauvegarder les heures de travail effectuées par chaque titulaire de licence exerçant dans l'unité sur les secteurs, le groupe de secteurs ou les positions opérationnelles et communiquent ces données à l'Autorité nationale de surveillance à sa demande.

(e) Le nombre minimal d'heures de travail sans tâches d'instruction exigé pour le maintien de la validité de la qualification peut être réduit pour les instructeurs sur la position au prorata du temps consacré à la formation de stagiaires aux postes de travail pour lesquels l'extension est demandée.

2. Rétablissement de la validité d'une qualification

Si une qualification cesse d'être valide, les conditions minimales exigées pour la requalification sont définies dans le tableau ci-dessous :

TEMPS ECOULE	De 0 à 6 mois	De 6 à 18 mois	Plus de 18 mois
CONDITIONS	✓ Détenir une attestation médicale de classe 3 pour la présence en position réelle ; ✓ Effectuer avec succès un stage de maintien de qualification approuvé par l'ANAC.	✓ Détenir une attestation médicale de classe 3 pour la présence en position réelle ; ✓ Justifier à nouveau du niveau 4 au moins en anglais aéronautique ✓ Soumettre une demande d'autorisation de l'ANAC ; ✓ Effectuer avec succès un stage de maintien de qualification approuvé par l'ANAC.	✓ Détenir une attestation médicale de classe 3 pour la présence en position réelle ; ✓ Justifier à nouveau du niveau 4 au moins en anglais aéronautique ✓ Effectué avec succès une formation de requalification approuvé par l'ANAC ; ✓ Soumettre une demande d'autorisation de l'ANAC ; ✓ Expérience pratique de 03 mois sous supervision.

APPENDICE AU § 4.5.4 AUTORISATION D'EXAMINATEUR DE CONTRÔLEUR DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

1. Délivrance initiale d'une autorisation d'examinateur de contrôleur de la circulation aérienne

Tout postulant à une autorisation initiale d'examinateur de contrôleur de la circulation aérienne doit remplir les conditions suivantes :

(1) être un contrôleur opérationnel ;
(2) avoir au moins deux (02) ans d'expérience en tant qu'un instructeur ;
(3) avoir au moins le niveau 4 de l'échelle OACI des compétences linguistiques en anglais ;
(4) avoir effectué un stage de formation de base d'examinateur acceptable pour l'Autorité,
(5) avoir été désigné comme examinateur par son employeur ;
(6) participer à un stage de standardisation des examinateurs organisé par l'ANAC.

2. Prorogation / renouvellement d'une autorisation d'examinateur de contrôleur de la circulation aérienne

Pour proroger ou renouveler une autorisation d'examinateur de contrôleur de la circulation aérienne, le postulant doit remplir les conditions suivantes :

(1) avoir ses qualifications valides ;
(2) avoir effectué au moins deux contrôles dans les 12 derniers mois précédant la demande de prorogation ou de renouvellement ;
(3) prouver un niveau de compétences linguistique suffisant conformément aux exigences énoncées au paragraphe 1.2.9 du présent règlement.
(4) participer à un stage de standardisation des examinateurs organisé par l'ANAC.

✓ Rôle d'un examinateur de contrôleur de la circulation aérienne dans une unité opérationnelle de contrôleur de la circulation aérienne

Les examinateurs de contrôleurs de de la circulation aérienne doivent :

(1) analyser les éléments probants en vue de déterminer si la performance d'un stagiaire démontre qu'il a acquis ou maintenu les compétences requises ;
(2) évaluer la performance intégrée de toutes les compétences ainsi que la performance de chacune des compétences ;
(3) effectuer des évaluations en recueillant des éléments probants démontrant

la bonne performance des compétences au moyen d'observations pratiques (et toute entrevue connexe) ;

(4) utiliser les outils indiqués dans le plan d'évaluation ;

faire le bilan avec les stagiaires d'une manière qui favorise leurs progrès.

APPENDICE AU § 4.6 : LICENCE D'AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION

(RESERVE)

APPENDICE AU § 4.6.4 RETABLISSEMENT DES PRIVILEGES D'UNE LICENCE D'ATE ARRIVEE A ECHEANCE, CONTENU DU PROGRAMME DE MAINTIEN DE COMPETENCES ET CONTENU DU PROGRAMME DE FORMATION PRATIQUE D'ATE

1. Rétablissement des privilèges d'une Licence d'ATE arrivée à échéance

Temps écoulé	Conditions
0 à 1 an	• avoir suivi un cours de rafraîchissement théorique portant sur tous les éléments de la méthode approuvée de contrôle et de supervision des vols. Le programme de ce stage doit être accepté par l'ANAC. • avoir effectué au moins un vol d'observation, dans le poste de pilotage d'un avion, au-dessus d'une région pour laquelle il est autorisé à assurer la supervision des vols comprenant des atterrissages
1 à 5 ans	• avoir suivi avec succès un stage de maintien de compétence de l'exploitant. • avoir effectué au moins un vol d'observation, dans le poste de pilotage d'un avion, au-dessus d'une région pour laquelle il est autorisé à assurer la supervision des vols comprenant des atterrissages sur le plus grand nombre d'aérodromes possible • suivre un module de règlementation relatif à l'ATE, dispensé par l'ANAC.
Plus de 5 ans	• satisfaire aux conditions exigées pour la délivrance initiale de la licence d'agent technique d'exploitation ; • avoir effectué au moins un vol d'observation, dans le poste de pilotage d'un avion, au-dessus d'une région pour laquelle il est autorisé à assurer la supervision des vols comprenant des atterrissages sur le plus grand nombre d'aérodromes possible

2. Contenu du programme de maintien de compétence d'ATE

Le programme de formation pour le maintien de compétence d'un ATE doit être au moins conforme aux éléments indiqués dans le tableau suivant :

THEME	MODULE	DUREE (Hrs)
Règlementation	Convention de Chicago	04
	OACI	
	Documentation aéronautique	
	Dispositions réglementaires manuel de vol	
	Manuel d'exploitation	
	Slots aéroportuaires	
Circulation Aérienne	Services circulations aériennes	07
	Espaces aérien et classe d'espace	
	Information aéronautique	
	Autorisation ATC	
	Plan de vol	
	NOTAM	
Navigation Aérienne	Equipements de radiocommunication	02
	Equipements de radionavigation (VOR, DME, ILS, VHF, HF)	
	Point de non-retour (PNR) et Point critique	
Avion	Aérotechnique	01
	aérodynamique	
	MEL	
Masse et centrage	Principe de chargement	05
	Centrage	
	Devis de masse	
	Messagerie à l'escale	
Préparation du Vol	Performances	10
	Résistance de piste	
	Minimas opérationnelles	
	EDTO	
	Carburant réglementaire	
	Menaces et détournements	
Météorologie	Analyse et prévision du temps (message d'observation METAR, messages de prévision TAF, TEMSI…	04
	Impacts opérationnels sur le vol (vent effectif, vent traversier, rafale, faible visibilité)	
	Les nuages	
	Phénomènes orageux	
	Turbulences et cisaillement de vent	
Spécificité Aéronautiques	Procédures spécifiques liées au carburant	02
	Procédures d'urgence et particulières	
Evaluation des connaissances		02
TOTAL	**05 Jours**	**37**

En plus des modules spécifiés dans le tableau, les agents techniques d'exploitation doivent au cours des 24 derniers mois, effectuer un recyclage dans les domaines suivants :

- facteurs humains spécifiques aux opérations aériennes ;
- sûreté de l'aviation civile;
- marchandises dangereuses.

3. Formation pratique sur site de l'ATE

Le candidat ayant passé avec succès l'examen d'ATE doit effectuer obligatoirement la formation pratique pour l'obtention de la licence d'Agent Technique d'Exploitation.
Il s'agit de la mise en pratique des connaissances acquises pendant la formation théorique à travers un stage pratique assuré par l'exploitant.
Cette phase de l'instruction pratique doit être au moins conforme aux éléments tableau ci-dessous :

MATIERES	DUREE MINIMALE
Instruction pratique appliquée à l'exploitation aérienne	25 heures
Observation de la formation sur simulateur (LOFT) et sur entraineur synthétique	04 heures
Entrainement au contrôle d'exploitation (formation en cours d'emploi)	13 semaines
Vol d'observation cockpit	03 heures

4. Contenu détaillé du programme de formation pratique sur site d'ATE

PHASE 1 : FORMATION PRATIQUE A L'EXPLOITATION DES VOLS	
Objectif : Acquérir l'expérience dans la pratique du contrôle d'exploitation ainsi que les fonctions et responsabilités de l'Agent Technique d'exploitation	
MODULES	DUREE (Hrs)
Briefing équipage	25
Dossier météo (cartes et prévision météo)	
Plan de vol et route	
Notam	
Manuel de vol	
Manuel d'exploitation	
Programmation des vols	
Affectations des équipages et des avions	
Considération du caractère commercial et décision opérationnelles	
Gestion des passagers et du fret à l'aéroport de destination ou de dégagement	
Calcul des masses maximales au décollage et à l'atterrissage	
Gestion des vols réguliers, retardés ou annulés	
Situation ATC	
Renseignements à fournir au vol en route	

Cette phase est assurée par un instructeur.

PHASE 2 : OBSERVATION DE LA FORMATION SUR SIMULATEUR (LOFT) ET SUR ENTRAINEUR SYNTHÉTIQUE	
Objectif : Comprendre et connaitre l'environnement du poste de pilotage ainsi que les fonctions et responsabilités des équipages de conduite dans les conditions normales et d'urgence.	
MODULES	DUREE (Hrs)
Participer au Briefing CRM	04
Observer un équipage de conduite en séance d'entrainement au simulateur	

L'observation de la formation sur simulateur (LOFT) et sur entraineur synthétique n'est pas obligatoire.

PHASE 3 : ENTRAINEMENT AU CONTRÔLE D'EXPLOITATION (OJT)	
Objectif : avoir la capacité d'appliquer les connaissances déjà acquises dans les conditions opérationnelles réelles	
MODULES	DUREE (semaines)
Planification des vols	13
Etablissement de plan de vol exploitation	
Calcul consommation de carburant	
Procédures de choix d'aérodrome de dégagement	
Exploitation sur les grandes distances	
Etablissement de plan de vol assisté par ordinateur	
Gestions des menaces et erreurs	
utilisation et observation des renseignements météorologiques	
Interprétation et application des messages d'observation, cartes et prévisions météorologiques	
Procédures opérationnelles transport du fret ou marchandises dangereuses	
Procédures opérationnelles relatives aux accidents ou incidents d'aviation	
Procédures d'urgence en vol	
Procédures relatives à l'intervention illicite au sabotage d'aéronef	
Procédures de communication avec les aéronefs et station au sol	
Principe de la navigation aérienne	
Masse et centrage	
Performances des avions	
Suivi des vols (compte rendu de position)	

Le stagiaire est sous la supervision d'un examinateur ATE dans les conditions réelles d'exploitation.

PHASE 4 : VOL DE RECONNAISSANCE DE ROUTE	
Objectif : Donner au stagiaire une bonne connaissance des caractéristiques des routes de l'exploitation choisie et mettre en œuvre les différentes procédures le long de tronçons différentes	
MODULES	DUREE (semaine)
Vol départ (suivi des activités de l'équipage au sol avant le vol)	01
Vérification composition équipage, licences et autres documents	
Résumé NOTAM	
Dossiers météo	
Briefing opérationnel (Plan de vol, document de vol, instructions compagnies)	
Procédure en col (compte rendu de position, observation météo)	
Suivi des activités de l'équipage en vol	
Communication ATS	
Aides à la navigation	
Séquences d'atterrissage et durée de circulation au sol	
Escale (avitaillement, acheminement de passagers, autorisation décollage)	
Comparaison conditions météorologiques prévues et conditions réelles pendant le vol	
Vol retour (suivi des activités au sol de l'équipage et départ de l'avion	
Suivi des acticités de l'équipage arrivée à destination jusqu'à leur sortie de l'avion	

Le stagiaire doit collaborer avec le commandant de bord durant toutes phases opérationnelles du vol. A la fin du vol, le stagiaire doit établir un compte rendu.

APPENDICE 1 AU § 4.9 : FORMATION INITIALE DE MEMBRE D'EQUIPAGE DE CABINE

A. Certificat de Sécurité et Sauvetage (CSS)

La formation au CSS comprend des cours théoriques et pratiques.

A.1 Cours théoriques

Symboles

Les symboles sont utilisés pour servir de guide aux candidats et aux examinateurs :
C : Connaissance.
Connaissance dans ses grandes lignes d'une idée générale sans aucun développement de détail, en particulier mathématique. Ces connaissances peuvent notamment être testées à partir de questions d'application ou des exercices pratiques.
A : Application.
Connaissance et informations acquises et nécessaires pour remplir la fonction.
P : Pratique.
Capacité pour le candidat à faire un certain nombre d'opérations précises, dans un contexte déterminé.

1. Sécurité, sauvetage

1.1. Éléments de connaissances aéronautique
1.1.1. Vulgarisation aéronautique
1.1.1.1. L'aéronef : structures et systèmes :
a) La cellule et le vol : C
- fuselage (cabine, poste) ;
- voilure ;
- empennages ;
- commandes et dispositifs de sustentation ;
- notions de chargement et de centrage.

b) Les circuits : C
- circuit électrique: servitudes ; éclairage de secours ;
- circuit hydraulique ;
- conditionnement d'air, pressurisation ;
- oxygène ;
- eau ;
- interphone, annonces au public.

c) Moyens d'accès et d'évacuation : A
- portes et escaliers ;
- issues d'ailes ;

- moyens aux portes et issues (assistance, toboggan) ;
- issue accidentellement inutilisable ;
- issues postes et moyens correspondants.

1.1.1.2. Notions sommaires de météorologie appliquée : C
- la composition de l'atmosphère ;
- les nuages, les orages, la turbulence ;
- les conditions climatiques régionales et saisonnières.

1.1.1.3. Unités de mesures utilisées en aéronautique :
- longueurs : mètre, pied, pouce, mille marins ;
- vitesse: kilomètre-heure, nœud ;
- pression : millibar, PSI

1.1.2. Organisation des services de recherche et de sauvetage

1.1.2.1. L'OACI : son rôle.

1.1.2.2. Les services de navigation aérienne :
- découpage en FIR ;
- mission d'information ;
- mission de contrôle ;
- mission d'alerte.

1.1.2.3. Les services SAR.

1.1.3. Études de statistiques d'incidents ou d'accidents : conséquences pratiquesC

1.2. Réglementation A

1.2.1. Dispositions réglementaires concernant la protection des passagers et équipages.

1.2.2. Textes régissant le personnel titulaire de la licence de membre d'équipage de cabine :
- responsabilité et tâches des différents membres d'équipage ;
- composition des équipages ;
- formation, entraînement, recyclage.

1.3. Consignes générales en vol normal A

1.3.1. La visite prévol, son but et sa réalisation.

1.3.2. Consignes à respecter et à faire respecter pendant les différentes phases du vol :
- embarquement des passagers ;
- roulage ;
- décollage ;
- montée ;
- croisière ;
- turbulence ;
- descente ;
- atterrissage ;
- transit avec passagers à bord sans avitaillement en carburant ;

- transit avec passagers à bord, embarquement et débarquement avec avitaillement en carburant.

1.4. Consignes générales en cas d'urgence A

1.4.1. Influence du facteur temps et des relations entre les membres d'équipage en cas d'urgence.

1.4.2. Feu et fumée :

- différents types de feu et leur identification ;
- moyens de prévention ;
- moyens d'extinction (y compris les moyens pour éviter une reprise de l'incendie);
- protection contre la fumée (équipage et passagers).

1.4.3. Dépressurisation : A

- Différents types de dépressurisation.
- Phénomènes physiques associés à la dépressurisation rapide.
- Procédure de descente d'urgence.
- Action des membres d'équipage de cabine dans chaque type de dépressurisation.

1.4.4. Atterrissage et amerrissage forcé : A

- Préparation d'un atterrissage forcé.
- Préparation d'un amerrissage forcé.
- Atterrissage forcé non préparé.
- Amerrissage forcé non préparé.

1.4.5. Évacuation d'urgence : A

- Procédures d'évacuation d'urgence.
- Responsabilité du déclenchement d'une évacuation.
- Évacuation sur terre.
- Évacuation sur mer.
- Action des membres d'équipage de cabine lors de phases inusuelles : accélération, arrêt.

1.4.6. Conduite à tenir dans les cas particuliers suivants : A

- Passager perturbant l'ordre en cabine (ivresse, folie).
- Rixe entre passagers.
- Attaque de l'équipage par un ou plusieurs passagers.
- Détournement d'aéronef.
- Alerte à la bombe.

1.4.7. Notions de comportement individuel et collectif en cas d'accident ou d'incident. C

1.5. La survie

1.5.1. Principales agressions dans chaque type de survie : C

- Déshydratation.

- Chaleur.
- Froid.
- Environnement.
- Faim.
- Peur.

1.5.2. L'utilisation des moyens dont on dispose pour y faire face dans chacun des cas suivants : A

- Survie en mer (à proximité et loin des côtes) ;
- Survie en zone désertique (chaude et froide) ;
- Survie en zone tropicale ;
- Survie en haute montagne.

2. Secourisme aéronautique

Les candidats devront avoir une connaissance précise du rôle de l'équipage en matière de secourisme, notamment des limites de son action et de la collaboration nécessaire avec les services médicaux d'urgence et avoir acquis la terminologie de base.

2.1. Notions sommaires d'anatomie et de physiologie

2.1.1. Le système nerveux, le cerveau. C
2.1.2. Le squelette C
2.1.3. Le système cardiorespiratoire C
2.1.4. L'appareil digestif C

2.2. Le milieu aéronautique et les réactions de l'organisme

2.2.1. Réactions physiologiques dues aux vols en altitude : A

- caractéristiques physiques et chimiques de l'atmosphère ;
- effets liés à l'altitude : l'hypoxie ;
- effets sur les cavités semi-closes ;
- effets liés aux variations de pression rapides ou explosives ;
- effets liés à l'ozone.

2.2.2. Autres réactions physiologiques :

- effets liés à la sécheresse de l'air ; A
- effets liés aux turbulences ; mal de l'air ;
- effets liés aux bruits, vibrations, décélérations ;
- effets liés au déplacement (durée du voyage, vol de nuit, décalage horaire, choc climatique).

2.2.3. Réactions psychologiques au voyage aérien. A
2.2.4. Incidents et accidents médicaux observés à bord : C

- fréquences ; conséquences pratiques.

2.3. Le secourisme à bord

2.3.1. Matériel disponible et modalités d'utilisation : A

2.3.1.1. Composition et utilisation des trousses médicales :

- trousse de premier secours ;
- trousse d'urgence.

2.3.1.2. Notions sur la composition et l'utilisation de la trousse de docteur.

2.3.1.3. Matériel improvisé à bord.

2.3.1.4. Rédaction d'un compte rendu.

2.3.1.5. Principe de liaison avec les services médicaux d'urgence.

2.3.2. Prise en charge et examen d'un malade ou d'un blesséA

2.3.3. Prévention et traitement des incidents mineurs A

- mal de l'air ;
- hyperventilation et tétanie ;
- otites barotraumatiques ;
- corps étrangers dans 1'œil, dans l'oreille ;
- brûlures et plaies de faible étendu ;
- piqûres et morsures diverses ;
- petites hémorragies nasales et dentaires ;
- troubles digestifs.

2.3.4. Traitement de certains cas particuliers : A

- troubles du comportement ;
- effets de l'alcool, de la drogue ;
- épilepsie ;
- coup de soleil.

2.3.5. L'accouchement à bord : A

- attitude pratique et soins à la mère et à l'enfant.

2.3.6. Notions sur les douleurs abdominales, diagnostic et traitement : A

- coliques hépatiques ;
- coliques néphrétiques ;
- rétention aiguë d'urine ;
- appendicite, péritonite ;
- perforation d'ulcère ;
- occlusions intestinales ;
- rupture de grossesse extra-utérine.

2.3.7. Les atteintes du squelette et leur traitement : A

- fractures (membres, colonne vertébrale, bassin, côtes, crâne) ;
- traumatismes crâniens ;
- entorses et luxations.

2.3.8 Les grandes brûlures A

- éléments de gravité et dangers, conduite à tenir.

2.3.9. Les hémorragies graves A

- conduite à tenir en cas d'hémorragies internes, externes, extériorisées.

2.3.10. Etat de choc et prévention. A

2.3.11. Coup de chaleur. A

2.3.12. Les accidents cardiaques et respiratoires A

Conduite à tenir, notamment dans les cas suivants :

- asphyxies : signes, causes, moyens de lutte ;
- syncopes ;
- accidents cardiaques : oedème aigu du poumon, angine de poitrine, infarctus.

2.3.13. Les comas dont ceux dus à l'hypertension, les barbituriques et le diabète.

2.4. Les maladies contagieuses ou tropicales.

2.4.1. Notions sommaires sur les : C

- modes de contamination ;
- signes et prévention ;
- précautions et hygiène alimentaire en zone infectée.

2.4.2. Cas particuliers de maladies endémiques : C

- le paludisme ;
- l'amibiase ;
- la bilharziose ;
- l'hépatite virale
- la méningite
- la fièvre typhoïde

2.4.3. Les vaccinations et règlements de santé. C

2.5. Exercice du secourisme en cas d'accident aérien : A

- tableau des urgences ;
- tri des blessés et transport.

2.5.1 Le décès à bord C

- conduite à tenir ;

2.6. Aspects réglementaires.

- Réglementation applicable aux membres d'équipage de cabine C
- Organisation de l'Aviation civile assurant la tutelle de l'exploitation C

A.2 Épreuves pratiques

Le contenu des épreuves pratiques exigées pour l'obtention d'une licence de membre d'equipage de cabine est defini ci-dessous.

1. Sécurité, sauvetage

1.1 Utilisation pratique des matériels et équipements de secours et exercices sur les procédures et consignes de sécurité et de sauvetage, dans des conditions d'urgence simulées. Les matériels et équipements concernés sont ceux requis par la réglementation en vigueur, tels que :

- ceintures et harnais de sécurité ;
- portes et issues ;
- moyens d'abandon ;
- extincteurs ;
- bouteilles et masques à oxygène ;
- gilets de sauvetage et autres moyens individuels de sauvetage ;
- canots de sauvetage, rampes convertibles et autres moyens collectifs de sauvetage.

1.2. Utilisation pratique réelle ou simulée des matériels et équipements de signalisation requis par la réglementation en vigueur, tels que : P

- moyens radio-électriques ;
- moyens optiques ;
- moyens pyrotechniques.

2. Secourisme aéronautique (P)

2.1. Démonstration pratique de l'aptitude à appliquer certaines méthodes ou techniques de secourisme dans les conditions simulées d'une cabine d'aéronef :

- transport et installation d'un malade ou d'un blessé et position latérale de sécurité ;
- respiration artificielle et massage cardiaque externe :
- bouche à bouche et massage cardiaque externe sur mannequin, coordination des manoeuvres ;
- méthode de Nielsen ;
- méthode de Sylvester ;
- méthode d'Heimlich ;
- points de compression, pansements compressifs et garrots ;
- immobilisation provisoire des fractures.

2.2. Utilisation pratique des trousses médicales de bord et du matériel improvisé pour les premiers soins tels que :

- pansements ;
- traitement d'une plaie ;
- traitement d'une brûlure ou d'une gelure peu étendue ;
- bandages : cheville, genou, main, doigt ;
- emballages : main, doigt, genou, pied, tête ;

- écharpes simples et improvisées ;
- prise du pouls et de la tension artérielle ;
- corps étrangers dans l'œil, l'oreille, le nez.

A.3 Équipements relatifs à la formation initiale de MEC

1 Liste minimale relative à la sécurité et sauvetage

a) L'extinction d'un feu à l'aide d'un extincteur de type approprie (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 canot ou un moyen similaire de sauvetage collectif.

2 La liste minimale relative au secourisme

a) Petite bande de gaz « bouchon »
b) Épingles de sûreté
c) Bande de 7 ou 10 cm
d) Compresses stériles
e) Gangs jetables
f) Mannequin (adulte)
g) Mannequin (bébé)
h) Couverture
i) Masque à oxygène passager
j) Chronomètre
k) Sac vomitoire
l) Bande de crêpe
m) Compresse grasse
n) Bloc de sièges avions
o) Ceinture de sécurité
p) Sparadraps
q) Emballage triangulaire
r) Trousse premier secours

3 Liste des équipements de natation

a) Gilets de sauvetage en étant de marche ;

b) Canot de sauvetage ou autres équipements équivalents ;
c) Piscine de 25 ou 50 m de long ;
d) Maître-nageur ;
e) Chronomètre.

A.4 Dispositions relatives aux évaluations de la formation initiale

La formation initiale des MEC est évaluée selon les étapes suivantes :

1. Evaluation progressive des stagiaires

Les organismes de formation en charge de la formation initiale des MEC sont chargés de réaliser des évaluations progressives du niveau de progression des stagiaires.

2. Evaluation de fin de formation théorique

L'OFA organise un test à blanc de fin de la formation initiale théorique des MEC.

3. Evaluation pratiques

Les épreuves pratiques d'évaluation des MEC stagiaires sont réalisés par l'OFA sous supervision des inspecteurs de l'ANAC.

4. Evaluation finale

(a) Les résultats des tests de progressions, de l'évaluation à blanc et des épreuves pratiques réalisées sont transmis par l'OFA à l'ANAC lors de l'inscription des stagiaires à l'évaluation finale organisée par l'ANAC.

(b) Cette évaluation porte sur le programme des connaissance théorique et pratique et se présente sous forme de questionnaire à choix multiple.

(c) Cette évaluation comprend 40 questions de sécurité et de sauvetage et 20 questions de secourisme.

(d) Pour être déclaré reçu à cette évaluation, le candidat doit obtenir au moins 75%.

5. **Epreuve de natation**

(a) Elle est destinée à vérifier l'aisance du candidat dans l'eau. Chaque candidat doit sauter à l'eau du bord de la piscine, nager 50 m, sans arrêt, en 2 minutes maximum.

(b) Elle se déroule en bassin de 50 ou 25 mètres ; aucun style de nage n'est imposé. Le départ peut se faire en plongeant ou en sautant à l'eau, du bord de la piscine ou des plots.

(c) En bassin de 25 mètres, au moment du demi-tour, le candidat ne doit pas poser les pieds au sol. Il doit toucher le mur, et ne doit pas s'y tenir.

(d) L'épreuve de natation est réalisée sous la surveillance de l'ANAC. Si l'épreuve de natation n'est pas réussie, le candidat est éliminé.

6. **Epreuves de gilets et canots**

(a) Le temps imparti pour le remorquage sur 25 mètres est de 1 minute 25 secondes. Le candidat saute à l'eau en tenant à la main le gilet plié, entouré de ses sangles.

(b) Il doit s'équiper de son gilet dans l'eau sans se tenir au bord de la piscine ni se faire aider.

(c) En cas de non-fonctionnement du système de gonflage, le candidat doit utiliser les embouts buccaux.

3. Validité de la formation théorique

La condition pour être admis à se présenter aux épreuves gilets et canots et à l'épreuve de natation est de justifier avoir passé avec succès les épreuves théoriques dans un délai maximum de quarante-cinq (45) jours.

4. Durées et coefficients des épreuves

	Durée	Coefficients
Épreuves pratiques	Sécurité et sauvetage : non limitée	2

	Secourisme : non limitée	1
Evaluation finale écrite	1h 30 minute	7
Épreuve de natation	02 mn maximum (éliminatoire)	2

B. Délivrance du Certificat de Sécurité et Sauvetage (CSS)

À la fin du processus décrit au § A, une demande de diplôme du CSS est adressée à l'Autorité de l'Aviation Civile.

C. Qualification au type d'aéronef

Cette formation est requise pour l'obtention d'une qualification correspondante au modèle d'aéronef à bord duquel le MEC sera affecté. Elle est dispensée par l'exploitant aérien conformément à la règlementation en vigueur des opérations aériennes.

Cette formation est un prérequis à la réalisation du stage de familiarisation.

D. Stage de familiarisation

Une demande d'autorisation de réalisation du stage de familiarisation individuelle doit être adressée à l'ANAC par l'exploitant. Les justificatifs de réalisation des étapes précédentes sont jointes à la demande.

La durée de familiarisation avion doit permettre d'effectuer au moins 60 heures de vols effectifs.

Ce stage de familiarisation est effectué par le candidat en qualité de :

a) observateur d'un MEC en fonction ;
b) participant aux tâches à bord sous supervision d'un MEC ;
c) exercices des privilèges d'un MEC sous la supervision d'un instructeur MEC.

APPENDICE 2 AU §4.9 : CONTRÔLE DE COMPETENCE DE MEC

1. Généralités

Le contrôle de compétence des MEC est effectué annuellement par un examinateur désigné par l'ANAC (EMEC) ou un inspecteur qualifié de l'ANAC en vue de :

- L'évaluation de l'habileté et des compétences d'un postulant à une délivrance initiale de licence de MEC ;
- La prorogation des qualifications de MEC ;
- Le renouvellement des qualifications de MEC.

2. Modules de l'évaluation de compétences

(a) Procédures normales et gestion du vol

(ii) Briefing/préparation du vol ;
(iii) Prise en compte des amendements, notes de service et Manuel Sécurité Sauvetage ;
(iv) Connaissances avion ;
(v) Visite prévol ;
(vi) Contrôle sûreté ;
(vii) Contrôle collectif, le cas échéant ;
(viii) Interface avec le PNT ;
(ix) Manipulation des sièges et harnais du PNT (assistance du PNT obligatoire) ;
(x) Manipulation des fenêtres du poste du pilote (assistance du PNT obligatoire) ;
(xi) Embarquement/ débarquement ;
(xii) Vérification cabine (passager/bagagges/accès au cockpit) ;
(xiii) Rangement des offices et des équipements (toilettes/galleys) ;
(xiv) Briefing issue d'ailes ;
(xv) Ouverture/fermeture portes ;
(xvi) Procédure armement/désarmement toboggans ;
(xvii) Annonces sécurité ;
(xviii) Démonstration de sécurité ;
(xix) Vérification cabine ;
(xx) Connaissances et gestion de la documentation de bord ;
(xxi) Débriefing.

(b) Procédures particulières

(i) Turbulences (actions en cas de turbulences ou d'incident en vol);

(ii) Transit avec passagers à bord ;
(iii) Identification bagages cabine ;
(iv) Avitaillement avec passagers ;
(v) Effet de souffle des réacteurs.

(c) Procédures d'urgence

(i). Phraséologie d'urgence ;
(ii). Feu moteur ;
(iii). Feu de train ;
(iv). Prévention et détection de feu dans la cabine, les toilettes, les offices et actions à exécuter
(v). Feu et fumée en cabine ;
(vi). Dépressurisation cabine ;
(vii). Rayure et fêlure des hublots ;
(viii). Inondation ;
(ix). Atterrissage forcé ;
(x). Amerrissage imprévu ;
(xi). Atterrissage ou amerrissage prévu et préparé ;
(xii). Accélération arrêt ;
(xiii). Incapacité PNT.

(d) Procédures de sûreté

(i). Vérification des cartes d'accès à bord ;
(ii). Contrôles des badges ;
(iii). Fiche de fouille de sûreté.

(e) Sécourime

L'examinateur choisira trois thèmes pour l'évaluation.

3. **Autres dispositions relatives au contrôle de compétences de MEC**

(a) Trois (03) non-conformités (NC) relevées sur les procédures normales entrainent une inaptitude du MEC .
(b) Trois non-conformités (03) (NC) relevées sur les procédures particulères entrainent une inaptitude du MEC .
(c) Une non-conformité (01) (NC) relevée sur les procédures d'urgence entraine une inaptitude du MEC.
(d) Une non-conformité (01) (NC) relevée sur les procédures de sûreté entraine une inaptitude du MEC .
(e) Deux (02) non-conformités (NC) relevées sur les thèmes de sécourisme entrainent une inaptitude du MEC.

APPENDICE AU § 4.9.3 : CONDITIONS DE RENOUVELLEMENT DES QUALIFICATIONS DE MEMBRE D'EQUIPAGE DE CABINE

Si une qualification cesse d'être valide, les conditions minimales exigées pour son renouvellement sont définies dans le tableau ci-dessous :

TEMPS ECOULE	De 0 à 06 mois	De 06 mois à 5 ans	Plus de 05 ans
CONDITIONS	**1.** détenir une attestation médicale de classe 2 valide ; **2.** Effectuer avec succès un stage de remise à niveau approuvé par l'autorité ; **3.** Soumettre une demande d'autorisation de l'ANAC ; **4.** Effectuer avec succès un contrôle de compétences sous supervision d'un EMEC.	**1.** détenir une attestation médicale de classe 2 valide ; **2.** Effectuer avec succès un stage de remise à niveau approuvé par l'autorité ; **3.** Soumettre une demande d'autorisation de l'ANAC ; **4.** Effectuer une instruction en vol d'au moins 20 heures ; **5.** Effectuer avec succès un contrôle de compétences sous supervision d'un EMEC.	**1.** détenir une attestation médicale de classe 2 valide ; **2.** Effectuer avec succès un stage de remise à niveau approuvé par l'autorité ; **3.** Soumettre une demande d'autorisation de l'ANAC ; **4.** Effectuer une instruction en vol d'au moins 60 heures ; **5.** Effectuer avec succès un contrôle de compétences sous supervision d'un EMEC.

APPENDICE AU § 5.2. SPECIMEN DE LICENCES « RACI 2000 »

MODELE DE CARTE D'ELEVE PILOTE

RECTO

Logo ANAC	I. **REPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE** *Republic of Côte d'Ivoire* VIII. **AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE** *National Civil Aviation Authority*	Photo
IV. Nom et prénoms (*First and last names*) : IX. A été jugé qualifié pour exercer les privilèges liés à la : *Has been found to be properly qualified to exercise the privileges of* : II. CARTE D'ELEVE PILOTE PRIVE III. Numéro de la carte (*Card number*)		VII. Signature du titulaire *Holder signature* *DT* X. Signature du Directeur Général *Director General Signature* XI.
X. Date de délivrance : *Date of issue (DD/MM/YYYY)*	XIII. Date d'expiration : *Expiration date (DD/MM/YYYY)*:	

VERSO

Carte délivrée conformément aux normes du RACI 2000 *Card issued in compliance with RACI 2000*
XIII. Observations (*observations)* 1) Carte valable si accompagnée d'un certificat médical valide approprié *Card valid only with a valid required medical certificate* 2) Restrictions (*Limitations*) : IVa. Date de naissance [*Date of birth (DD/MM/YYYY)]* : VI. Nationalité (*Nationality*) : V. Adresse du titulaire (*Holder address) :* XIV. Remarques (*Remarks)* Quiconque trouve ce document est prié de le retourner à l'ANAC 07 BP 148 Abidjan 07 Aéroport International Félix Houphouët Boigny d'Abidjan Tel : +225 27 21 58 69 00 /27 21 27 92 11 *If found, please deposit at the ANAC : 07 BP 148 Abidjan 07* *Felix Houphouët Boigny International Airport of Abidjan Tel: +225 27 21 58 69 00 /27 21 27 92 11*
CODE BARRE

MODELE DE CARTE DE LICENCE DE PILOTE

RECTO

Logo ANAC	I. **REPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE** *Republic of Côte d'Ivoire* VIII. **AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE** *National Civil Aviation Authority*	Photo
IV. Nom et prénoms (*First and last names*) : IX. A été jugé qualifié pour exercer les privilèges liés à la : *Has been found to be properly qualified to exercise the privileges of* : II. LICENCE III. Numéro de la licence (*Licence number*) :		VII. Signature du titulaire *Holder signature* *DT* X. Signature du Directeur Général *Director General Signature* XI.
X. Date de délivrance : *Date of issue (DD/MM/YYYY)*	XIII. Date d'expiration : *Expiration date (DD/MM/YYYY)*:	

VERSO

Licence délivrée conformément aux normes du RACI 2000 et de l'Annexe 1 de l'OACI *Licence issued in compliance with RACI 2000 and ICAO Annex 1 standards*
XIII. Observations (*observations)* 1) Licence valable si accompagnée de carte de qualifications et de certificat médical valide approprié *Licence valid only with a ratings card and a valid required medical certificate* IVa. Date de naissance [*Date of birth (DD/MM/YYYY)] :* VI. Nationalité (*Nationality*) : V. Adresse du titulaire (*Holder address) :* XIV. Remarques (*Remarks)* Quiconque trouve ce document est prié de le retourner à l'ANAC 07 BP 148 Abidjan 07 Aéroport International Félix Houphouët Boigny d'Abidjan Tel : +225 27 21 58 69 00 /27 21 27 92 11 *If found, please deposit at the ANAC : 07 BP 148 Abidjan 07* *Felix Houphouët Boigny International Airport of Abidjan Tel: +225 27 21 58 69 00 /27 21 27 92 11* CODE BARRE

MODELE DE CARTE DE QUALIFICATIONS DE LICENCE DE PILOTE

RECTO

Logo ANAC	I. **REPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE** *Republic of Côte d'Ivoire* VIII. **AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE** *National Civil Aviation Authority*	Photo
IV. Nom et prénoms (*First and last names)*: III. Numéro de la licence (*Licence number)* :		

XII. Qualifications ***Ratings***	Date de l'épreuve *Date of test*	Validité *Validity*	N° d'autorisation de l'examinateur *Examiner authorization number°*	Date / Visa

VERSO

XII. Qualifications ***Ratings***	Date de l'épreuve *Date of test*	Validité *Validity*	N° d'autorisation de l'examinateur *Examiner authorization number*	Date / Visa

XIII. Observations / *Observations*
Compétences linguistiques / *language profeciency*:
Anglais (*English*) : Niveau (*Level*) : **Validité (*Validity*) :**

Restrictions (*Limitations*) :

XIV. Remarques (*Remarks)*
Quiconque trouve ce document est prié de le retourner à l'ANAC 07 BP 148 Abidjan 07 Aéroport International Félix Houphouët Boigny d'Abidjan Tel : +225 27 21 58 69 00 /27 21 27 92 11
If found, please deposit at the ANAC : 07 BP 148 Abidjan 07
Felix Houphouët Boigny International Airport of Abidjan Tel: +225 27 21 58 69 00 /27 21 27 92 11

CODE BARRE

MODELE DE CARTE DE VALIDATION DE LICENCE ETRANGERE DE PILOTE

RECTO

Logo ANAC	I. **REPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE** *Republic of Côte d'Ivoire* VIII. **AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE** *National Civil Aviation Authority*	Photo
IV. Nom et prénoms (*First and last names) :* IX. A été jugé qualifié pour exercer les privilèges liés à la : *Has been found to be properly qualified to exercise the privileges of* : II. VALIDATION PPL AVION *PPL(A) VALIDATION* III. Numéro de la validation (*Validation number)*		VII. Signature du titulaire *Holder signature* *DT* X. Signature du Directeur Général *Director General Signature* XI.
X. Date de délivrance : *Date of issue (DD/MM/YYYY)*	XIII. Date d'expiration : *Expiration date (DD/MM/YYYY)*:	

VERSO

Validation délivrée conformément aux normes du RACI 2000 et de l'annexe 1 de l'OACI Validation issued in compliance with RACI 2000 and ICAO annex 1 standards
XIII. Observations (*observations)* 1) Validation délivrée *Validation issued* 2) Carte valide que si accompagnée de la licence et du certificat médical étrangers *Card valid if only accompanied by the foreign licence and its required medical certificate* 3) Restrictions (*Limitations):* VI. Nationalité (Nationality) : V. Adresse du titulaire (Holder address) : XIV. Remarques (Remarks) Quiconque trouve ce document est prié de le retourner à l'ANAC 07 BP 148 Abidjan 07 Aéroport International Félix Houphouët Boigny d'Abidjan Tel : +225 27 21 58 69 00 /27 21 27 92 11 If found, please deposit at the ANAC : 07 BP 148 Abidjan 07 Felix Houphouët Boigny International Airport of Abidjan Tel: +225 27 21 58 69 00 /27 21 27 92 11
CODE BARRE

MODELE DE CARTE DE LICENCE DE TMA

RECTO

Logo ANAC	I. **REPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE** *Republic of Côte d'Ivoire* VIII. **AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE** *National Civil Aviation Authority*	Photo
IV. Nom et prénoms (*First and last names*) : IX. A été jugé qualifié pour exercer les privilèges liés à la : *Has been found to be properly qualified to exercise the privileges of* : II. LICENCE TMA *AIRCRAFT MAINTENANCE TECHNICIAN LICENCE* III. Numéro de la licence (*Licence number*)		VII. Signature du titulaire *Holder signature* *DT* X. Signature du Directeur Général *Director General Signature* XI.
X. Date de délivrance : *Date of issue (DD/MM/YYYY)*	XIII. Date d'expiration : *Expiration date (DD/MM/YYYY)*:	

VERSO

Licence délivrée conformément aux normes du RACI 2000 et de l'annexe 1 de l'OACI
Licence issued in compliance with RACI 2000 and ICAO annex 1 standards

XIII. Observations (*observations*)

1) Licence délivrée
Licence issued
2) Licence valide si accompagnée par la carte des qualifications
This licence is valid if accompanied by the ratings card

IVa. Date de naissance [*Date of birth (DD/MM/YYYY)*] :

VI. Nationalité (*Nationality*) :

V. Adresse du titulaire (*Holder address*) :

XIV. Remarques (*Remarks*)

Quiconque trouve ce document est prié de le retourner à l'ANAC 07 BP 148 Abidjan 07 Aéroport International Félix Houphouët Boigny d'Abidjan Tel : +225 27 21 58 69 00 /27 21 27 92 11
If found, please deposit at the ANAC : 07 BP 148 Abidjan 07
Felix Houphouët Boigny International Airport of Abidjan Tel: +225 27 21 58 69 00 /27 21 27 92 11

CODE BARRE

MODELE DE CARTE DE QUALIFICATIONS DE TMA

RECTO

Logo ANAC	I. **REPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE** *Republic of Côte d'Ivoire* VIII. **AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE** *National Civil Aviation Authority*	Photo
IV. Nom et prénoms (*First and last names)*: III. Numéro de la licence (*Licence number)*:		

XII. Qualifications de TMA (*AMT Ratings*)

T : Technicien (*Technician*) TI : Technicien Instructeur (*Technician Instructor*)

Cat.	T/TI	Type d'aéronef et/ou moteur (aircraft type and/or engine)	Date et visa *(Date & visa)*

VERSO

Cat.	T/TI	Type d'aéronef et/ou moteur (aircraft type and/or engine)	Date et visa *(Date & visa)*

XIII. Observations / *Observations*
(Restrictions – *Limitations*)

XIV. Remarques *(Remarks)*

Quiconque trouve ce document est prié de le retourner à l'ANAC 07 BP 148 Abidjan 07 Aéroport International Félix Houphouët Boigny d'Abidjan Tel : +225 27 21 58 69 00 /27 21 27 92 11

If found, please deposit at the ANAC : 07 BP 148 Abidjan 07

Felix Houphouët Boigny International Airport of Abidjan Tel: +225 27 21 58 69 00 /27 21 27 92 11

CODE BARRE

MODELE DE CARTE DE VALIDATION DE LICENCE ETRANGERE DE TMA

RECTO

Logo ANAC	I. **REPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE** *Republic of Côte d'Ivoire* VIII. **AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE** *National Civil Aviation Authority*	Photo
IV. Nom et prénoms (*First and last names) :* IX. A été jugé qualifié pour exercer les privilèges liés à la : *Has been found to be properly qualified to exercise the privileges of* : II. VALIDATION DE LICENCE DE TMA *AIRCRAFT MAINTENANCE TECHNICIAN LICENCE VALIDATION* III. Numéro de la validation (*Validation number)*		VII. Signature du titulaire *Holder signature* *DT* X. Signature du Directeur Général *Director General Signature* XI.
X. Date de délivrance : *Date of issue (DD/MM/YYYY)*	XIII. Date d'expiration : *Expiration date (DD/MM/YYYY)*:	

VERSO

Validation délivrée conformément aux normes du RACI 2000 et de l'annexe 1 de l'OACI
Validation issued in compliance with RACI 2000 and ICAO annex 1 standards

XIII. Observations (*observations)*
1) Validation délivrée
Validation issued
2) Carte valide que si accompagnée de la licence étrangère
Card valid if only accompanied by the foreign licence
3) Restrictions (*Limitations*)
IVa. Date de naissance [*Date of birth (DD/MM/YYYY)] :*

VI. Nationalité (*Nationality*) :

V. Adresse du titulaire (*Holder address) :*

XIV. Remarques (*Remarks)*
Quiconque trouve ce document est prié de le retourner à l'ANAC 07 BP 148 Abidjan 07 Aéroport International Félix Houphouët Boigny d'Abidjan Tel : +225 27 21 58 69 00 /27 21 27 92 11
If found, please deposit at the ANAC : 07 BP 148 Abidjan 07
Felix Houphouët Boigny International Airport of Abidjan Tel: +225 27 21 58 69 00 /27 21 27 92 11

CODE BARRE

MODELE DE CARTE DE CONTROLEUR STAGIAIRE DE LA CIRCULATION AERIENNE

RECTO

Logo ANAC	I. **REPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE** *Republic of Côte d'Ivoire* VIII. **AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE** *National Civil Aviation Authority*	Photo
IV. Nom et prénoms (*First and last names*) : IX. A été jugé qualifié pour exercer les privilèges liés à la : *Has been found to be properly qualified to exercise the privileges of* : II. CARTE ELEVE ATC *AIR TRAFFIC CONTROLLER STUDENT CARD* III. Numéro de la carte (*card number*)		VII. Signature du titulaire *Holder signature* *DT* X. Signature du Directeur Général *Director General Signature* XI.
X. Date de délivrance : *Date of issue (DD/MM/YYYY)*	XIII. Date d'expiration : *Expiration date (DD/MM/YYYY)*:	

VERSO

Carte délivrée conformément aux normes du RACI 2000 *Card issued in compliance with RACI 2000*
XIII. Observations (*observations*) 1) Carte valable qu'avec un certificat médical valide approprié *Card valid only with a valid required medical certificate* 2) Restrictions (*Limitations*) : IVa. Date de naissance [*Date of birth (DD/MM/YYYY)] :* VI. Nationalité (*Nationality*) : V. Adresse du titulaire (*Holder address) :* XIV. Remarques (*Remarks*) Quiconque trouve ce document est prié de le retourner à l'ANAC 07 BP 148 Abidjan 07 Aéroport International Félix Houphouët Boigny d'Abidjan Tel : +225 27 21 58 69 00 /27 21 27 92 11 *If found, please deposit at the ANAC : 07 BP 148 Abidjan 07* *Felix Houphouët Boigny International Airport of Abidjan Tel: +225 27 21 58 69 00 /27 21 27 92 11* CODE BARRE

MODELE DE CARTE DE LICENCE D'ATC

RECTO

Logo ANAC	I. **REPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE** *Republic of Côte d'Ivoire* VIII. **AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE** *National Civil Aviation Authority*	Photo
IV. Nom et prénoms (*First and last names*) : IX. A été jugé qualifié pour exercer les privilèges liés à la: *Has been found to be properly qualified to exercise the privileges of*: II. LICENCE ATC *AIR TRAFFIC CONTROLLER LICENCE* III. Numéro de la licence (*Licence number*) :		VII. Signature du titulaire *Holder signature* *DT* X. Signature du Directeur Général *Director General Signature* XI.
X. Date de délivrance : *Date of issue (DD/MM/YYYY)*	XIII. Date d'expiration : *Expiration date (DD/MM/YYYY)*:	

VERSO

Licence délivrée conformément aux normes du RACI 2000 et à l'annexe 1 de l'OACI
Licence issued in compliance with RACI 2000 and ICAO Annex 1 standards

XIII. Observations (*observations*)

1) Licence valable si accompagnée de carte de qualifications et de certificat médical valide approprié
Licence valid only with a ratings card and a valid required medical certificate

IVa. Date de naissance [*Date of birth (DD/MM/YYYY)*] :

VI. Nationalité (*Nationality*) :

V. Adresse du titulaire (*Holder address*) :

XIV. Remarques (*Remarks*)

Quiconque trouve ce document est prié de le retourner à l'ANAC 07 BP 148 Abidjan 07 Aéroport International Félix Houphouët Boigny d'Abidjan Tel : +225 27 21 58 69 00 /27 21 27 92 11
If found, please deposit at the ANAC : 07 BP 148 Abidjan 07
Felix Houphouët Boigny International Airport of Abidjan Tel: +225 27 21 58 69 00 /27 21 27 92 11

CODE BARRE

MODELE DE CARTE DE QUALIFICATIONS DE LICENCE D'ATC

RECTO

Logo ANAC	I. **REPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE** *Republic of Côte d'Ivoire* VIII. **AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE** *National Civil Aviation Authority*	Photo
IV. Nom et prénoms (*First and last names)*: III. Numéro de la licence (*Licence number)*:		

XII. Qualifications (*Ratings*)

Code	Date de l'épreuve *Date of test*	Validité *Validity*	Date et visa *(Date & visa)*	Code	Date de l'épreuve *Date of test*	Validité *Validity*	Date et visa *(Date & visa)*

VERSO

XIII. Observations / *Observations*

Compétences linguistiques / *language profeciency*:

Anglais (*English*) : Niveau (*Level*) : **Validité (*Validity*) :**

Restrictions (*Limitations*) :

Rating code Privilèges *(Privilges)*

ADC	Contrôle d'aérodrome/*Aerodrome control*
APP	Contrôle d'approche aux procédures/*Approach control procedural*
APS	Contrôle d'approche avec moyen de surveillance/*Approach control surveillance*
APRC	Contrôle radar d'approche de précision/*Approach precision radar control*
ACP	Contrôle régional aux procédures/*Area control procedural*
ACS	Contrôle régional avec moyen de surveillance/*Area control surveillance*
ICQ	Instructeur de contrôle de la circulation aérienne/*Air traffic control instructor*

XIV. Remarques (*Remarks)*

Quiconque trouve ce document est prié de le retourner à l'ANAC 07 BP 148 Abidjan 07 Aéroport International Félix Houphouët Boigny d'Abidjan Tel : +225 21 58 69 00 / 21 27 92 11

If found, please deposit at the ANAC : 07 BP 148 Abidjan 07 Felix Houphouët Boigny International Airport of Abidjan Tel: +225 21 58 69 00 / 21 27 92 11

CODE BARRE

MODELE DE CARTE DE LICENCE D'ATE

RECTO

Logo ANAC	I. **REPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE** *Republic of Côte d'Ivoire* VIII. **AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE** *National Civil Aviation Authority*	Photo
IV. Nom et prénoms (*First and last names*) : IX. A été jugé qualifié pour exercer les privilèges liés à la: *Has been found to be properly qualified to exercise the privileges of* : II. LICENCE D'ATE *FLIGHT OPERATIONS OFFICER LICENCE* III. Numéro de la licence (*licence number)*		VII. Signature du titulaire *Holder signature* *DT* X. Signature du Directeur Général *Director General Signature* XI.
X. Date de délivrance : *Date of issue (DD/MM/YYYY)*	XIII. Date d'expiration : *Expiration date (DD/MM/YYYY)*:	

VERSO

Licence délivrée conformément aux normes du RACI 2000 et de l'annexe 1 de l'OACI *Validation issued in compliance with RACI 2000 and ICAO annex 1 standards*
XIII. Observations (*observations)* 1) Licence délivrée *Licence issued* 2) Restrictions (*Limitations*): IVa. Date de naissance [*Date of birth (DD/MM/YYYY)] :* VI. Nationalité (*Nationality*) : V. Adresse du titulaire (*Holder address) :* XIV. Remarques (*Remarks)* Quiconque trouve ce document est prié de le retourner à l'ANAC 07 BP 148 Abidjan 07 Aéroport International Félix Houphouët Boigny d'Abidjan Tel : +225 27 21 58 69 00 /27 21 27 92 11 *If found, please deposit at the ANAC : 07 BP 148 Abidjan 07* *Felix Houphouët Boigny International Airport of Abidjan Tel: +225 27 21 58 69 00 /27 21 27 92 11*
CODE BARRE

MODELE DE CARTE DE LICENCE DE MEC

RECTO

Logo ANAC	I. **REPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE** *Republic of Côte d'Ivoire* VIII. **AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE** *National Civil Aviation Authority*	Photo
IV. Nom et prénoms (*First and last names) :* IX. A été jugé qualifié pour exercer les privilèges liés à la : *Has been found to be properly qualified to exercise the privileges of* : II. LICENCE *CABIN CREW MEMBER LICENCE* III. Numéro de la licence (*Licence number)*		VII. Signature du titulaire *Holder signature* *DT* X. Signature du Directeur Général *Director General Signature* XI.
X. Date de délivrance : *Date of issue (DD/MM/YYYY)*	XIII. Date d'expiration : *Expiration date (DD/MM/YYYY)*:	

VERSO

Licence délivrée conformément aux normes du RACI 2000 *Licence issued in compliance with RACI 2000*
XIII. Observations (*observations)* 1) Licence délivrée *Licence issued* 2) Licence valable si accompagnée de carte de qualifications et de certificat médical valide approprié *Licence valid only with a ratings card and a valid required medical certificate* 3) Restrictions (*Limitations):* IVa. Date de naissance [*Date of birth (DD/MM/YYYY)] :* VI. Nationalité (*Nationality*) : V. Adresse du titulaire (*Holder address) :* XIV. Remarques (*Remarks)* Quiconque trouve ce document est prié de le retourner à l'ANAC 07 BP 148 Abidjan 07 Aéroport International Félix Houphouët Boigny d'Abidjan Tel : +225 27 21 58 69 00 /27 21 27 92 11 *If found, please deposit at the ANAC : 07 BP 148 Abidjan 07* *Felix Houphouët Boigny International Airport of Abidjan Tel: +225 27 21 58 69 00 /27 21 27 92 11*
CODE BARRE

MODELE DE CARTE DE QUALIFICATIONS DE MEC

RECTO

Logo ANAC	I. **REPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE** *Republic of Côte d'Ivoire* VIII. **AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE** *National Civil Aviation Authority*	Photo
IV. Nom et prénoms (*First and last names*): III. Numéro de la licence (*Licence number*):		

XII. Qualifications ***Ratings***	Date *Date*	Valide jusqu'au *Valid until*	N° d'autorisation de l'examinateur *Examiner authorization number°*	Date et visa *(Date & visa)*

VERSO

XII. Qualifications ***Ratings***	Date *Date*	Valide jusqu'au *Valid until*	N° d'autorisation de l'examinateur *Examiner authorization number°*	Date et visa *(Date & visa)*

XIII. Observations / *Observations*

Restrictions (*Limitations*)

XIV. Remarques (*Remarks*)

Quiconque trouve ce document est prié de le retourner à l'ANAC 07 BP 148 Abidjan 07 Aéroport International Félix Houphouët Boigny d'Abidjan Tel : +225 27 21 58 69 00 /27 21 27 92 11

If found, please deposit at the ANAC : 07 BP 148 Abidjan 07

Felix Houphouët Boigny International Airport of Abidjan Tel: +225 27 21 58 69 00 /27 21 27 92 11

CODE BARRE

MODELE DE CARTE D'EXAMINATEUR DESIGNE

RECTO

Logo ANAC	I. **REPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE** *Republic of Côte d'Ivoire* VIII. **AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE** *National Civil Aviation Authority*	Photo
IV. Nom et prénoms (*First and last names) :* IX. A été jugé qualifié pour exercer les privilèges liés à la : *Has been found to be properly qualified to exercise the privileges of* : II. EXAMINATEUR III. Numéro de l'autorisation (*Autorisation number)*		VII. Signature du titulaire *Holder signature* *DT* X. Signature du Directeur Général *Director General Signature* XI.
X. Date de délivrance : *Date of issue (DD/MM/YYYY)*	XIII. Date d'expiration : *Expiration date (DD/MM/YYYY)*:	

VERSO

Carte délivrée conformément aux normes du RACI 2000 *Card issued in compliance with RACI 2000*
XIII. Observations (*observations)* IVa. Date de naissance [*Date of birth (DD/MM/YYYY)]* : VI. Nationalité (*Nationality*) : V. Adresse du titulaire (*Holder address) :* XIV. Remarques (*Remarks)* Quiconque trouve ce document est prié de le retourner à l'ANAC 07 BP 148 Abidjan 07 Aéroport International Félix Houphouët Boigny d'Abidjan Tel : +225 27 21 58 69 00 /27 21 27 92 11 *If found, please deposit at the ANAC : 07 BP 148 Abidjan 07* *Felix Houphouët Boigny International Airport of Abidjan Tel: +225 27 21 58 69 00 /27 21 27 92 11*
CODE BARRE

APPENDICE AU §5.3 : MODELE DE LICENCES DU PERSONNEL DÉLIVRÉES PAR VOIE ÉLECTRONIQUE

Ce formulaire commun sera en anglais.

Electronic personnel licence		
General	**I**	Name of State (in bold type);
	II	Title of licence (in very bold type);
	III	Serial number of the licence, in Arabic numerals, given by the authority issuing the licence;
Personnel information	**IVa**	Photograph of holder
	IVb	Name of holder in full (in Roman alphabet also if script of national language is other than Roman);
	IVc	Date of birth (dd-mm-yyyy)
	V	Address of holder if desired by the State
	VI	Nationality of holder;
	VII	Script signature of holder
Issuing Authority	**VIII**	Authority and, where necessary, conditions under which the licence is issued;
	IX	Certification concerning validity and authorization for holder to exercise privilegappropriate to the licence
	X	Digital signature of officer issuing the licence and the date and time of such issue
	XIa	Seal or stamp of authority issuing the licence
	XIb	Date and time of last synchronization with the server of the Licensing Authority
	XIc	Machine readable code to retrieve authentication data
Ratings	**XII**	Ratings, e.g. category, class, type of aircraft, airframe, aerodrome control, etc.;
Remarks	**XIII**	Remarks, i.e. special endorsements relating to limitations and endorsements for privileges, including an endorsement of language proficiency, and other information required in pursuance to Article 39 of the Chicago Convention;
	XIV	Any other details desired by the State issuing the licence;
Medical Assessment	**XVa**	Class (1, 2 or 3);
	XVb	Expiry date (dd-mm-yyyy);
	XVc	Special medical limitations, if any;
	XVd	Other information associated with the medical assessment as determined by the Medical Authority;
Additional Supplementary Information	**XVIa**	Other information associated with the licence as determined by the Licensing Authority ;
	XVIb	Other information associated with the licence as determined by the Licensing Authority ;
	XVIc	Other information associated with the licence as determined by the Licensing Authority ;

APPENDICE AU § 6.0.6 : DISPOSITIONS RELATIVES A LA CERTIFICATION D'UN CENTRE D'EXPERTISE MEDICALE DU PERSONNEL AERONAUTIQUE (CEMPA)

1. Généralités

1.1 Tout organisme de santé qui répond aux normes de santé générale, doit satisfaire aux conditions d'agrément stipulées par le présent règlement pour exercer en tant que CEMPA.

1.2 Agrément de CEMPA

1.2.1 L'agrément de CEMPA comprend deux documents stipulant les termes, conditions et autorisations de l'agrément, signés par le Directeur Général de l'ANAC :

(a) un certificat d'agrément ; et
(b) les spécifications d'agrément de l'expertise médicale.

1.2.2 Les privilèges d'un agrément de centre d'expertise médicale du personnel aéronautique sont :

(a) procéder à l'expertise pour la délivrance initiale d'attestation médicale de classe 1 à 3;
(b) procéder à l'expertise pour la prorogation ou le renouvellement d'attestation médicale de classe 1 à 3.

1.2.3 Un agrément de CEMPA comporte :

(a) le numéro du certificat spécifique au CEMPA ;
(b) le nom et l'emplacement du CEMPA (établissement principal et satellite) ;
(c) la date de délivrance et la période de validité ;
(d) les conditions de l'agrément ; et
(e) la signature du Directeur Général de l'ANAC.

1.2.4 Les spécifications d'agrément de CEMPA contiennent :

(a) le numéro du certificat spécifique au CEMPA ;
(b) les privilèges du certificat du CEMPA et les limitations le cas échéant ;
(c) la signature du Directeur Général de l'ANAC ; et
(d) la date de délivrance.

1.2.5 La validité d'un agrément de CEMPA est de 36 mois calendaires.

1.2.6 L'agrément de CEMPA peut être limité, suspendu ou retiré, si l'une des exigences applicables à celui-ci cesse d'être remplie.

2. Processus de certification d'un CEMPA

2.1 Le processus de certification d'un CEMPA est constitué de cinq (05) phases :

- Phase 1 – Demande préliminaire ;
- Phase 2 – Demande formelle ;
- Phase 3 – Évaluation de conformité des documents ;
- Phase 4 – Démonstrations et inspections ;
- Phase 5 – Délivrance du certificat.

2.2 Chaque phase doit être clôturée avant l'entame de la phase suivante.

2.3 Phase 1 – Demande préliminaire

2.3.1 Le postulant doit soumettre à l'ANAC une demande préliminaire, contenant une description de sa structure, de l'activité envisagée et de ses moyens, pour l'informer de son intention d'obtenir un agrément de CEMPA.

2.3.2 L'ANAC et le postulant mettent en place leurs équipes de certification respectives. L'équipe du postulant doit être composée au moins :

- du médecin chef ;
- du responsable qualité.

2.3.3 Une réunion de clôture marque la fin de cette phase.

2.4 Phase 2 – Demande formelle

2.4.1 Le postulant doit constituer le dossier de demande de certificat de CEMPA comprenant :

(a) une lettre de demande formelle d'agrément de CEMPA ;
(b) l'autorisation du ministère de la santé, autorisant la structure à opérer en matière de médecine ;
(c) les documents suivants :
  (i) les CV du personnel médical (médecin-chef, médecins aéronautiques, médecins spécialistes non aéronautiques) ;
  (ii) les copies des diplômes et des titres de spécialisation des médecins spécialistes ;
  (iii) les références de membres de l'ordre des médecins ;
  (iv) le CV du responsable qualité ;
  (v) le manuel d'exploitation et de procédures ;
  (vi) la déclaration de conformité à la règlementation en vigueur ;
  (vii) le calendrier des évènements du processus de certification.

2.4.2 Le dossier de demande formelle doit être adressé à l'ANAC.

2.4.3 L'évaluation sommaire du manuel d'exploitation et de procédures, qui consiste à vérifier que la structure et le contenu dudit manuel sont en adéquation avec les exigences règlementaires, est effectuée par l'équipe de l'ANAC.

2.4.4 L'acceptation de la demande formelle ne constitue pas une acceptation définitive des documents joints. Chaque document joint sera examiné à la phase 3 et le postulant doit prendre des mesures correctives, si nécessaire.

2.4.5 Si l'évaluation sommaire est satisfaisante, une notification est faite au postulant et la phase 2 est achevée. Dans le cas contraire, les raisons du rejet de la demande formelle sont notifiées au postulant dans une lettre.

2.5 Phase 3 – Évaluation de conformité des documents

2.5.1 Au cours de cette phase, le manuel d'exploitation et de procédures est accepté ou rejeté après une évaluation approfondie. L'issue de cette évaluation est notifiée au postulant.

2.5.2 Si un des documents est inacceptable, il est retourné au postulant en pièce jointe d'une lettre de rejet indiquant les raisons dudit rejet et les non-conformités relevées.

2.5.3 Une réunion de clôture termine cette phase lorsqu'elle est jugée satisfaisante.

2.6 Phase 4 – Démonstrations et inspections

2.6.1 L'audition des personnels clés suivants du postulant est effectuée :

- le médecin chef ;
- le responsable qualité.

Ceux-ci peuvent être acceptés, acceptés avec réserve ou refusés.

2.6.2 Un audit sur site du CEMPA est effectué par l'ANAC pour s'assurer de la mise en œuvre des exigences règlementaires applicables.

Cet audit porte sur les aspects suivants :

- ✓ l'organisation ;
- ✓ la mise en œuvre des procédures d'expertise médicale ;
- ✓ les dossiers des médecins spécialistes et personnel paramédical ;
- ✓ le système d'assurance qualité ;

- ✓ les installations ;
- ✓ les matériels et équipements de travail ainsi que leur maintenance ;
- ✓ le système de tenue des dossiers d'expertise médicale et du personnel spécialiste.

2.6.3 En cas de non-conformités, des actions correctives doivent être prises et mises en œuvre par le postulant avant la clôture de cette phase.

2.6.4 L'ANAC notifie par courrier au postulant la clôture de la phase 4.

2.6 Phase 5 – Délivrance du certificat d'agrément de CEMPA

2.6.1 Le chef de l'équipe de certification de l'ANAC constitue le dossier de certification, ainsi que le projet d'agrément du CEMPA. Il les transmet par la voie hiérarchique au Directeur Général de l'ANAC.

2.6.2 La signature de l'agrément de CEMPA par le Directeur Général de l'ANAC matérialise la conduite satisfaisante du processus de certification.

2.6.3 Une réunion de clôture se tient à la fin de cette phase. Le certificat d'agrément et les spécifications y afférent sont transmis au postulant à cette réunion.

3. Gestion de l'agrément de CEMPA

3.1 Prorogation et renouvellement de l'agrément

3.1.1 La demande de prorogation de l'agrément de CEMPA doit être soumise à l'ANAC au moins trois (03) mois avant l'échéance de la validité. L'ANAC effectue un audit du CEMPA avant la prorogation dudit agrément pour s'assurer que les conditions de la délivrance de cet agrément continuent d'être remplies.

3.1.2 Pour renouveler un agrément de CEMPA expiré de plus de trois (03) mois, le postulant doit s'inscrire dans le processus de certification prescrit par le présent règlement.

3.2 Modifications apportées à un agrément de CEMPA

3.2.1 Les termes principaux de modification du certificat d'agrément de CEMPA sont les changements de :

- site d'exploitation ;

- dénomination ;
- privilèges.

3.2.2 Toute modification principale relative au CEMPA doit faire l'objet d'une demande adressée à l'ANAC au moins trente (30 jours) avant la date espérée de mise en œuvre. Ce changement ne peut être implémenté qu'après avoir reçu une acceptation de l'ANAC.

3.2.3 Le Manuel du CEMPA doit être amendé en cas d'évolution de la situation du CEMPA. Toute mise à jour du manuel doit être soumise au préalable à l'acceptation de l'ANAC.

4. Organisation et le fonctionnement d'un CEMPA

4.1 Le Centre d'Expertise Médicale du Personnel Aéronautique doit disposer d'une organisation administrative.

4.2 Le CEMPA doit être dirigée par un Médecin chef.

4.3 Outre le personnel médical spécialisé, le CEMPA doit disposer d'un personnel administratif et paramédical en nombre suffisant et ayant les compétences nécessaires à leurs rôles.

4.4 Le CEMPA doit disposer de matériel et équipements adaptés à ses missions. La liste minimale du matériel et équipements exigés pour un CEMPA est définie au § 5.4 ci-dessous.

4.5 Le CEMPA doit détenir et mettre à la disposition de son personnel concerné, la documentation de référence composée des textes législatifs et réglementaires pertinents ainsi que de toute documentation d'information utile.
La liste des documents de base utiles est sans s'y limitée :

- le règlement aéronautique de Côte d'ivoire relatif aux licences du personnel aéronautique (RACI 2000) ;
- le guide des médecins examinateurs agréés ;
- l'Annexe 1 à la Convention de Chicago, Licences du Personnel ;
- le manuel d'exploitation et de procédures du CEMPA.

4.6. Le CEMPA doit disposer de locaux appropriés pour ses missions.

5. Ressources d'un CEMPA

5.1 Un CEMPA doit disposer d'une équipe de médecins aéronautiques et spécialistes en :

- cardiologie ;
- psychiatrie ;
- ophtalmologie
- oto-rhino-laryngologie ;
- hématologie ;
- pneumologie.

5.2 Outre le personnel médical spécialisé, le CEMPA doit disposer d'un personnel administratif et paramédical en nombre suffisant et ayant les compétences nécessaires à leurs rôles.

5.3 Un CEMPA doit être doté de matériel et d'équipements pour les examens relatifs à l'expertise médicale du personnel aéronautique. Ce sont :

A. OPHTAMOLOGIE

A.1. <u>Examens cliniques :</u>

1) Boîtes de verres essais et monture d'essai ;
2) Ophtalmoscope (examen du fond d'œil) ;
3) Lampe à fente (biomicroscopie du segment antérieur) ;
4) Tonomètre (prise de la tension oculaire) ;
5)Verre à 3 miroirs de Goldmann et lentille de Volk ;
6) Skiascope ;
7) Topographe cornéen ;
8) Auto Kénato Réfractomètre.

A.2. <u>Examens fonctionnels :</u>

1) Examens morphoscopiques

Echelle d'acuité visuelle angulaire

2) Examen du sens lumineux

(i) Mesure de l'éblouissement par la méthode de J.-P Baillart (ophtalmoscope);
(ii) Test d'éblouissement ;
(i) Test de Parinaud (échelle acuité visuelle de près);
(ii) Camp visuel de Goldman ou périmètre type Humphrey ou Octopus.

3) Examen de la vision des couleurs

1. Album test d'Ishihara;
2. Lanterne chromoptométrique de Beyne, normes aviation ;
3. Test 15 Hue déssaturée.

4) Examen du sens spatial

1. Baguette de Maddox;
2. Test TNO.

B. OTO-RHINO-LARYNGOLOGIE

B.1. Examens cliniques

1) Miroir frontal (miroir de Clar) ou lampe frontale ;
2) Miroir de Glatzel ;
3) Miroirs laryngés ;
4) Naso-fibroscope ;
5) Strobo-laryngoscope ;
6) Générateur à lumière froide et camera ;
7) Lunette de Frenezl ;
8) Matériel pour lavage d'oreille ;
9) Aspirateur ;
10) Instruments d'examen (speculums d'oreille, speculum nasal, abaisses langues, pinces coudées, crochets, portes coton tige, canules d'aspiration d'oreille, optiques nasals) ;
11) Otoendoscope ;
12) Poste de consultation ORL ou station de travail ORL ;
13) Nébulisateur.

B.2. Examens fonctionnels

1) Audiométrie

(i) Audiomètre permettant toutes audiométries tonales liminaires et audiométries vocales ;
(ii) Cabine audiométrique insonorisée.

2) Impédencemétrie

(i) Impédencemétrie manuel avec recherche du réflexe sur plusieurs fréquences ;
(ii) Impédencemètre automatique (eventuellement si gros debit).

3) Examen vestibulaire

(i) Irrigateur thermique permettant épreuves caloriques calibrées ;
(ii) Video-nystagmogramme.

4) Potentiels évoqués auditifs

(i) CCA Wagram ou Nicolet ou analogues.

C. MEDECINE ET CARDIOLOGIE

C.1. Biométrie/Tensiomètre electrique et manuel ;
C.2. Electrocardiographe/Appareil d'électrocardiogramme ;
C.3. Electrocardiographe d'effort /bicyclette ergométrique ou à défaut, épreuve de Master et « double Master »(appareil d'épreuves d'éfforts) ;
C.4. Echo-doppler cardiaque et vasculaire ;
C.5. Holter tensionnel ;
C.6. Holter électrique/Holter électrocardiogramme.

D. RADIOLOGIE

D.1. Cabine de radiophotographie (par exemple Photix ou analogues) :
D.2. Table télécommandée (par exemple Futuralix ou analogues);
D.3. Potter mural ;
D.4. Panoramique dentaire ;
D.5. Echographe (par exemple Sonel ou analogue).

E. NEURO-PSYCHIATRIE

E.1. Électroencéphalogramme ;
E.2. Tests psychotechniques spécifiques aviation ;
E.3. Tests de la personnalité.

F. BIOLOGIE

F.1. Automate de biochimie ;
F.2. Automate d'hématologie ;
F.3. Matériels de dépistage de drogue ;
F.4. Analyses immunologiques.

5.4 Le CEMPA doit justifier de la bonne fonctionnalité de ses équipements.

5.5 Tout CEMPA disposant d'un laboratoire d'analyses médicales en son sein doit s'assurer de son accréditation par l'autorité compétente.

6. Manuel d'exploitation et de procédures

6.1 Le CEMPA doit mettre en œuvre un manuel d'exploitation et procédures accepté par l'ANAC. Il doit le mettre à la disposition du personnel concerné.
Le manuel d'exploitation et procédures peut être publié en plusieurs parties séparées et doit contenir au moins les informations suivantes :

(a) une page de garde ;
(b) une page d'approbation ou de validation ;
(c) un engagement du dirigeant responsable ou du médecin-chef ;

(d) la liste des pages effectives ;
(e) les inscriptions des amendements et rectificatifs ;
(f) le tableau des amendements ;
(g) le tableau des rectificatifs ;
(h) la liste des documents de référence ;
(j) la liste de diffusion ;
(k) la table des matières ;
(l) chapitre 1. Généralités :
- ✓sigles et définitions
- ✓présentation et situation géographique du CEMPA ;

(m) chapitre 2. Organisation et le fonctionnement du CEMPA ;
(n) chapitre 3. Ressources du CEMPA :
- ✓ attributions et responsabilités de chaque type de personnel ;
- ✓ matériels, équipements et installations.

(o) chapitre 4. Procédures d'exploitation ;
(p) Chapitre 5. Système qualité ;
(q) Chapitre 6. Activités annexes ;
(r) Chapitre 7. Les sous-traitants.
(s) Annexes :
- ✓ liste nominative du personnel spécialiste ;
- ✓ liste du personnel paramédical, etc.

6.2 Les procédures du CEMPA :

Les procédures du CEMPA doivent comprendre au moins :
- l 'intégration d'un médecin examinateur stagiaire ;
- l'exécution d'une expertise médicale ;
- la tenue des dossiers médicaux ;
- la coordination entre médecins examinateurs d'un CEMPA ;
- la fausse déclaration d'un candidat à un médecin-examinateur désigné ;
- la délivrance d'une attestation médicale par dérogation ;
- l'étalonnage et l'entretien des équipements ;
- la confidentialité.

6.3 Le système d'assurance qualité

Le système d'assurance qualité d'un CEMPA doit :
- s'assurer de la conformité des procédures décrites dans le présent manuel d'exploitation et de procédures ;
- veiller au respect du programme de maintien des équipements nécessaires à l'évaluation des aptitudes médicales du personnel aéronautique par les sous-traitants ;

- veiller à la tenue des dossiers médicaux et au maintien de la confidentialité par le personnel ;
- s'assurer de la mise à jour des connaissances et compétences du personnel ;
- veiller au maintien de l'agrément du CEMPA et de chacun des médecins examinateur agréés par l'ANAC ;
- surveiller les activités des prestataires de services.

Une promotion appropriée des questions sanitaires en aviation auprès des titulaires de licences détenteurs d'attestation médicale doit être effectuée.

6.4 Les sous-traitants

Les sous-traitants d'un CEMPA doivent être identifiés. Le CEMPA doit s'assurer que le sous-traitant dispose des moyens humains et matériels lui permettant de s'acquitter des prestations. Les arrangements entre un sous-traitant et le CEMPA doivent être formalisés.

APPENDICE AU § 6.0.7 : DISPOSITIONS RELATIVES À LA CERTIFICATION D'UN MEA

1. Généralités

1.1 Tout postulant à la fonction de MEA doit satisfaire aux conditions d'agrément stipulées par le présent règlement pour exercer en tant que MEA.

1.2 Agrément de MEA

1.2.1 L'agrément du MEA, signé par le Directeur Général de l'ANAC, stipule les termes, conditions et privilèges du MEA.

1.2.2 Un MEA a pour privilèges de procéder à l'expertise pour la délivrance initiale, la prorogation ou le renouvellement d'attestation médicale de classe 1 à 3.

1.2.3 Un agrément d'un MEA comporte :

(a) le numéro de l'agrément spécifique au MEA ;
(b) le nom et l'emplacement du site d'exercice du MEA ;
(c) la date de délivrance et la période de validité ;
(d) les privilèges de l'agrément ;
(e) la signature du Directeur Général de l'ANAC.

1.2.4 La validité de l'agrément du MEA est de 36 mois calendaires.

1.2.5 L'agrément du MEA peut être limité, suspendu ou retiré, si l'une des exigences applicables à celui-ci cesse d'être remplie.

2. Processus de certification d'un MEA

2.1 Processus de certification d'un MEA exerçant à titre privé

2.1.1 Le processus de certification d'un MEA est constitué de cinq (05) phases :

- Phase 1 – Demande préliminaire ;
- Phase 2 – Demande formelle ;
- Phase 3 – Evaluation de conformité des documents
- Phase 4 – Démonstrations et inspections
- Phase 5 – Délivrance du certificat

2.1.2 Chaque phase doit être clôturée avant l'entame de la phase suivante.

2.1.3 Phase 1 – Demande préliminaire

2.1.3.1 Le postulant doit soumettre à l'ANAC une demande préliminaire, contenant une description de l'activité envisagée et de ses moyens, pour l'informer de son intention d'obtenir un certificat d'agrément de MEA.

2.1.3.2 L'ANAC constitue une équipe de certification comprenant au moins le médecin évaluateur et un inspecteur PEL.

2.1.3.3 Une réunion de clôture entre l'équipe de certification de l'ANAC et le postulant marque la fin de cette phase.

2.1.4 Phase 2 – Demande formelle

2.1.4.1 Le postulant doit constituer le dossier de demande d'agrément de MEA comprenant :

(a) le formulaire de demande d'agrément de MEA ;
(b) l'autorisation du ministère de la santé de la structure médicale à laquelle le postulant MEA est affilié ;
(c) le justificatif d'affiliation du postulant MEA à la structure médicale indiquée au (b) ci-dessus ;
(d) les documents suivants :
    1. le CV du postulant MEA ;
    2. la copie du diplôme de Docteur en médecine et la copie du diplôme de capacité ou brevet en médecine aéronautique obtenus conformément aux dispositions du § 6.0.14 du présent règlement ;
    3. la copie de l'inscription à l'ordre national des médecins ;
    4. le manuel de procédures d'exploitation du postulant MEA.

1) Le dossier de demande formelle doit être adressé à l'ANAC.

2) L'évaluation sommaire du manuel de procédures d'exploitation et autres documents fournis, qui consiste à vérifier leur adéquation avec les exigences règlementaires, est effectuée par l'équipe de l'ANAC.

3) Si l'évaluation sommaire est satisfaisante, une notification est faite au postulant et la phase 2 est achevée. Dans le cas contraire, les raisons du rejet de la demande formelle sont notifiées au postulant dans une lettre.

2.1.5 Phase 3 – Évaluation de conformité des documents

2.1.5.1 Au cours de cette phase, le manuel de procédures d'exploitation et les autres documents fournis sont évalués de façon approfondie. L'issue de cette évaluation est notifiée au postulant.

2.1.5.2 Une réunion de clôture termine cette phase lorsqu'elle est jugée satisfaisante.

2.1.6 Phase 4 – Démonstrations et inspections

2.1.6.1 L'audition du postulant est effectuée par l'équipe de certification de l'ANAC. Le postulant MEA peut être accepté ou refusé.

2.1.6.2 Une inspection du site d'exercice du postulant MEA est effectué par l'ANAC pour s'assurer de la mise en œuvre des exigences règlementaires applicables.

Cette inspection porte sur les aspects suivants :

- ✓ l'organisation du postulant ;
- ✓ la mise en œuvre des procédures d'expertise médicale ;
- ✓ les installations ;
- ✓ le matériel de travail ainsi que sa maintenance ;
- ✓ le système de tenue des dossiers d'expertise médicale.

2.1.6.3 En cas de non-conformités, des actions correctives doivent être prises et mises en œuvre par le postulant avant la clôture de cette phase.

2.1.6.4 Le postulant doit effectuer une familiarisation à la règlementation aéronautique à l'ANAC.

2.1.6.5 Le postulant doit effectuer une familiarisation à l'environnement de travail d'au moins deux (02) catégories de détenteurs d'attestation médicale.

2.1.6.6 L'ANAC notifie par courrier au postulant la clôture de la phase 4.

2.1.7 Phase 5 – Délivrance du certificat d'agrément de MEA

2.1.7.1 La signature de l'agrément du MEA par le Directeur Général de l'ANAC matérialise la conduite satisfaisante du processus de certification.

2.1.7.2 L'agrément est transmis au postulant par courrier de l'ANAC.

2.2 Processus de certification d'un MEA exerçant au sein d'un CEMPA

2.2.1 Un postulant à l'agrément de MEA en vue d'exercer au sein d'un CEMPA agréé doit soumettre à l'ANAC une candidature comprenant les éléments suivants :

(a) le formulaire de demande d'agrément de MEA ;
(b) l'autorisation du ministère de la santé du CEMPA agréé auquel le postulant MEA est affilié, le cas échéant ;
(c) le justificatif d'affiliation du postulant MEA à un CEMPA agréé indiquée au (b) ci-dessus ;
(d) les documents suivants :
    1. le CV du postulant MEA ;
    2. la copie du diplôme de Docteur en médecine et la copie du diplôme de capacité ou brevet en médecine aéronautique obtenus conformément aux dispositions du § 6.0.14 du présent règlement ;
    3. la copie de l'inscription à l'ordre national des médecins ;
    4. le manuel de procédures d'exploitation approuvé du CEMPA auquel le postulant est affilié.

2.2.2 Le postulant doit effectuer une familiarisation à la règlementation aéronautique à l'ANAC.

2.2.3 Le postulant doit effectuer une familiarisation à l'environnement de travail d'au moins deux (02) catégories de détenteurs d'attestation médicale.

2.2.4 Le postulant est auditionné par l'ANAC. Il peut être accepté ou refusé.

2.2.5 Une inspection du site d'exercice du postulant MEA est effectué par l'ANAC pour s'assurer de la mise en œuvre des exigences règlementaires applicables.

Cette inspection porte sur les aspects suivants :

- ✓ l'organisation du postulant ;
- ✓ la mise en œuvre des procédures d'expertise médicale ;
- ✓ les installations ;
- ✓ le matériel de travail ainsi que sa maintenance ;
- ✓ le système de tenue des dossiers d'expertise médicale.

2.2.6 L'évaluation satisfaisante de la demande du postulant MEA est matérialisée par la signature de l'agrément du MEA par le Directeur Général de l'ANAC.

3. Gestion de l'agrément de MEA

3.1 Validité, prorogation et renouvellement de l'agrément du MEA

Les conditions de validité, de prorogation et de renouvellement de l'agrément du MEA sont définies au § 6.0.7 (d).

3.2 Modifications apportées à un agrément de MEA

3.2.1 Les termes principaux de modification de l'agrément de MEA sont les changements de site d'exploitation et des privilèges.

3.2.2 Toute modification de l'agrément d'un MEA doit faire l'objet d'une demande adressée à l'ANAC au moins trente (30 jours) avant la date espérée de mise en œuvre. Ce changement ne peut être implémenté qu'après avoir reçu une acceptation de l'ANAC.

3.2.3 Toute mise à jour du manuel de procédures d'exploitation d'un MEA doit être soumise au préalable à l'acceptation de l'ANAC.

4. Organisation et le fonctionnement d'un MEA

4.1 Le MEA doit disposer de matériel adapté à sa mission. La liste minimale du matériel exigés pour un MEA est définie au § 5.1 ci-dessous.

4.2 Le MEA doit détenir la documentation de référence composée des textes réglementaires pertinents ainsi que de toute documentation d'information utile.
La liste des documents de base utiles est sans s'y limitée :

- le règlement aéronautique de Côte d'ivoire relatif aux licences du personnel aéronautique (RACI 2000) ;
- le guide des médecins examinateurs agréés ;
- le manuel de procédures d'exploitation du MEA.

4.3 Le MEA doit disposer de locaux appropriés pour ses missions.

5. Ressources d'un MEA

5.1 Un MEA doit être doté de matériel minimum relatif à l'expertise médicale du personnel aéronautique. Ce sont :

(a) thermomètre ;

(b) otoscope ;
(c) divan d'examen et draps d'examen ;
(d) balance médicale pour adulte ;
(e) toise ;
(f) marteau à réflexe ;
(g) stéthoscope ;
(h) tensiomètre classique ou électronique ;
(i) trousse d'urgence ;
(j) équipement de vérification de l'acuité visuelle.

5.2 Le MEA est responsable du bon fonctionnement de ses équipements.

5.3 Un MEA doit disposer d'un local approprié pour ses missions.

6. Manuel de procédures d'exploitation du MEA

6.1 Le MEA doit mettre en œuvre son manuel de procédures d'exploitation accepté par l'ANAC.
Le manuel des procédures d'exploitation doit contenir au moins les informations suivantes :

(a) une page de garde ;
(b) une page d'approbation ou de validation ;
(c) un engagement du MEA ;
(d) la liste des pages effectives ;
(e) les inscriptions des amendements et rectificatifs ;
(f) le tableau des amendements ;
(g) le tableau des rectificatifs ;
(h) la liste des documents de référence ;
(j) la liste de diffusion ;
(k) la table des matières ;
(l) chapitre 1. Généralités :
✓sigles et définitions
✓présentation et situation géographique du site d'exercice du MEA ;
(m) chapitre 2. Organisation et fonctionnement du MEA ;
(n) chapitre 3. Ressources du MEA : matériels, équipements et installations.
(o) chapitre 4. Procédures d'exploitation :
- exécution d'une expertise médicale ;
- tenue des dossiers médicaux ;
- traitement de fausse déclaration d'un candidat au MEA ;
- délivrance d'une attestation médicale par dérogation ;
- confidentialité.

(p) Chapitre 7. Liste des prestataires de services.
(q) Annexes

6.2 Les prestataires de services

Les prestataires de services auxquels le MEA est affilié, doivent être identifiés. Le MEA doit s'assurer que tout prestataire de services dispose de moyens humains et matériels lui permettant de s'acquitter de ses prestations. Tout arrangement entre le MEA et un prestataire de services doit être formalisé.

6.3 L'expression « prestataire de service » visée dans cet appendice renvoie à toute structure médicale autorisée par le ministère de la santé.

APPENDICE AU § 6.0.8 : DISPOSITIONS RELATIVES AU FONCTIONNEMENT DU CONSEIL MEDICAL DE L'AERONAUTIQUE CIVILE (CMAC)

1. Convocation des membres du CMAC

Dès la mise en place du CMAC, les membres reçoivent un courrier de convocation de l'ANAC. Un courrier est également transmis au MEA ou au centre traduit devant le CMAC, le cas échéant. Ledit courrier mentionne les griefs qui lui sont reprochés, et l'invite à se présenter à la séance du conseil.

2. Tenue du CMAC

Le secrétariat prépare les différents dossiers et assure toute coordination éventuelle entre le CMAC et les intervenants.

Lors de la tenue du Conseil, le président autorise le personnel traduit devant le Conseil à s'expliquer sur les faits qui lui sont reprochés, le cas échéant. Le président peut autoriser toute autre personne dont l'audition est jugée utile.

En cas d'absence de l'intéressé, le Conseil siège valablement. Les débats ne sont pas publics.

3. Délibérations

Le Conseil ne peut valablement délibérer que si tous ses membres sont présents. Les décisions sont prises à la majorité simple des membres.

Pour les cas de délivrance d'attestation médicale, le conseil statue directement sur le cas.

Pour un MEA ou un centre dont les faits reprochés sont avérés, le Conseil transmet au Directeur Général de l'ANAC à travers le rapport de la séance, des propositions de mesures administratives ou de sanctions à appliquer à l'encontre du MEA ou du centre conformément au Manuel de Résolution des Problèmes de Sécurité de l'Aviation Civile (RACI 1015). La culpabilité du personnel traduit devant le CMAC est établie sur la base avérée de la violation des dispositions législatives et réglementaires applicables.

4. Décision du Directeur Général de l'ANAC

Le Directeur Général de l'ANAC décide de la sanction ou de la mesure à appliquer, conformément aux dispositions réglementaires en vigueur. La décision du Directeur Général est notifiée aux concernés par courrier.

5. Recours relatif à une sanction disciplinaire

Lorsqu'une sanction est appliquée, le personnel sanctionné peut présenter un recours gracieux auprès du Directeur Général de l'ANAC dans un délai de deux (02) mois à compter de la notification de la sanction.

MOYENS DE CONFORMITE (MC)

MC au § 1.2.9 : ÉCHELLE OACI D'ÉVALUATION DES COMPÉTENCES LINGUISTIQUES

1.1 Niveaux expert, avancé

Niveau	PRONONCIATION Suppose un parler ou un accent ou un accent intelligible pour la communauté aéronautique.	STRUCTURE Les structures grammaticales et phrastiques applicables sont déterminées par des fonctions linguistiques adaptées à la tâche	VOCABULAIRE	AISANCE	COMPRÉHENSION	INTERACTIONS
Expert 6	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.	Les structures grammaticales et phrastiques de base ainsi que les structures complexes sont toujours bien maîtrisées.	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.	Peut parler longuement de façon naturelle et sans effort. Varie le débit pour obtenir un effet stylistique, par exemple pour insister sur un paragraphe. Utilise spontanément et correctement les marqueurs et les connecteurs du discours.	Comprend toujours bien dans presque tous les contextes et saisit les subtilités linguistiques et culturelles.	Interagit avec aisance dans presque toutes les situations. Saisit les indices verbaux et non verbaux et y répond adéquatement.
Avancé 5	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.	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 l'information.	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 vocabulaire est parfois idiomatique.	Peut parler longuement 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 appropriés.	Comprend bien les énoncés portant sur des sujets courants, concrets ou professionnels. La compréhension est presque toujours bonne devant une difficulté linguistique, des complications ou un événement imprévu. Comprend plusieurs variétés linguistiques (dialectes ou accents) ou registres.	Les réponses sont immédiates, appropriées et informatives. Gère efficacement la relation locuteur – auditeur.

Les niveaux 1 à 4 figurent ci-dessous

1.2 Niveaux fonctionnel et préfonctionnel

Niveau	PRONONCIATION Suppose un parler ou un accent ou un accent intelligible pour la communauté aéronautique.	STRUCTURE Les structures grammaticales et phrastiques applicables sont déterminées par des fonctions linguistiques adaptées à la tâche	VOCABULAIRE	AISANCE	COMPRÉ-HENSION	INTERA-CTIONS
Fonctionnel 4	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 parfois à la facilité de compréhension.	Les structures grammaticales et phrastiques de base sont utilisées de façon créative et sont généralement bien maîtrisées. Des erreurs peuvent se produire, notamment dans des situations inhabituelles ou imprévues, mais elles altèrent rarement le sens de l'information.	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.	Peut parler relativement longtemps avec un débit approprié. Peut parfois perdre la fluidité d'expression lors du passage des formules apprises à l'interaction spontanée, mais sans que cela nuise 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.	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, des complications ou un événement imprévu, peut comprendre plus lentement ou avoir à demander des éclaircissements.	Les réponses sont généralement immédiates, appropriées et informatives. Amorce et soutient une conversation, même dans des situations imprévues. Réagit correctement lorsqu'un malentendu apparaît, en vérifiant, en confirmant ou en clarifiant l'information.
Préfonctionnel 3	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 la compréhension.	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.	Possède un répertoire lexical souvent assez riche et précis pour s'exprimer sur des sujets courants, concrets ou professionnels, mais le vocabulaire est limité et le choix de mots est souvent inapproprié. Est souvent incapable d'utiliser des paraphrases pour combler les lacunes lexicales.	Peut parler relativement longtemps, mais la formulation et les pauses sont souvent inappropriées. Les hésitations et la lenteur de traitement du langage peuvent nuire à l'efficacité de la communication. Les mots de remplissage distraient parfois l'attention.	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, des complications ou un événement imprévu.	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.

Les niveaux 1 et 2 figurent à la page suivante

1.3 Niveaux élémentaire et préélémentaire

Niveau	PRONONCIATION Suppose un parler ou un accent ou un accent intelligible pour la communauté aéronautique.	STRUCTURE Les structures grammaticales et phrastiques applicables sont déterminées par des fonctions linguistiques adaptées à la tâche	VOCABULAIRE	AISANCE	COMPRÉHENSION	INTERACTIONS
Elémentaire 2	La prononciation, l'accent tonique, le rythme et l'intonation sont influencés par la langue première ou par une variante régionale, et nuisent généralement à la facilité de la compréhension.	Maîtrise de façon limitée quelques structures grammaticales et phrastiques simples mémorisées.	Vocabulaire limité constitué de mots isolés ou d'expressions mémorisées.	Peut produire des énoncés mémorisés, isolés et 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.	La compréhension se limite à des locutions isolées et mémorisées, lorsqu'elles sont articulées lentement et distinctement.	Les réponses sont lentes et souvent mal adaptées à la situation. L'interaction se limite à de simples échanges courants.
Préélémentaire 1	Maîtrise de la langue inférieure au niveau élémentaire	Maîtrise de la langue inférieure au niveau élémentaire	Maîtrise de la langue inférieure au niveau élémentaire	Maîtrise de la langue inférieure au niveau élémentaire	Maîtrise de la langue inférieure au niveau élémentaire	Maîtrise de la langue inférieure au niveau élémentaire

***Note**. Le niveau fonctionnel (niveau 4) est le niveau de compréhension linguistique requis pour les communications radiotéléphoniques. Les niveaux préélémentaire, Elémentaire et préfonctionnel (1à 3 respectivement) sont tous inférieurs au niveau de compétence linguistique requis par l'OACI. Les niveaux avancé et expert (5 et 6 respectivement) sont supérieurs au niveau minimal requis. L'ensemble de l'échelle sert de référence pour la formation et l'évaluation des candidats et permet de les aider à atteindre le niveau fonctionnel (niveau 4) requis par l'OACI.*

MC AU § 2.1.3 LISTE DES CLASSES ET DE TYPES D'AERONEF

Explication des tableaux

(a) Le symbole (D) figurant en colonne 3 entre les variantes d'aéronefs du même type ou entre des types différents qui sont séparés par une ligne en colonne 2 indique l'exigence d'une formation aux différences.
(b) Bien que la mention sur la licence (colonne 4) couvre tous les avions listés en colonne 2, le cours de familiarisation ou de différences pour chaque variante ou type d'avion doit néanmoins être accompli ;
(c) La variante spécifique sur laquelle l'épreuve de qualification de classe a été exécutée doit être portée dans le carnet de vol par l'examinateur.

Les listes de qualifications de classe et de type d'aéronefs ci-dessous proviennent du site de l'EASA.

1. Type ratings and license endorsement list- all aircraft

Manufacturer	Aircraft model / name	Licence endorsement	Variants	Complex	SP / SP HPA / MP	OE GM / OEB / OSD FC available	Remarks
All manufacturers	All powered sailplanes having an integrally mounted, non-retractable engine and a non-retractable propeller, capable of taking off and climbing under its own power	TMG	X	–	SP		Class rating TMG Aircraft within the class rating touring motor glider (TMG) are not listed individually in this table, unless specific provisions have been established
All manufacturers	Single-engine piston (land)	SEP (land)	X	–	SP		Class rating SEP (land) Aircraft within the class rating SEP (land) are not listed individually in this table, unless specific provisions have been established
	Single-engine piston (land) with variable pitch propellers (VP)						
	Single-engine piston (land) with retractable undercarriage (RU)						
	Single-engine piston (land) with turbo- / super-charged engines (T)						
	Single-engine piston (land) with cabin pressurisation (P)						
	Single-engine piston (land) with tail wheels (TW)						
	Single-engine piston (land) with electronic flight instrument system (EFIS)						
	Single-engine piston (land) with single lever power control (SLPC)						
All manufacturers	Single-engine turbo-prop engines	SET	X	–	SP		Class rating SET All aircraft within the class rating SET are listed individually in this table and require EASA classification. All aircraft within the class rating SET require differences training, unless indicated otherwise in the list. Revalidation for each SET aircraft must be accomplished individually, unless indicated otherwise in the list.
All manufacturers	Single-engine piston (sea)	SEP (sea)	X	–	SP		Class rating SEP (sea) Aircraft within the class rating SEP (sea) are not listed individually in this table, unless specific provisions have been established
	Single-engine piston (sea) with variable pitch propellers (VP)						
	Single-engine piston (sea) with turbo- / super-charged engines (T)						
	Single-engine piston (sea) with cabin pressurisation (P)						
	Single-engine piston (sea) with electronic flight instrument system (EFIS)						
	Single-engine piston (sea) with single lever power control (SLPC)						

All manufacturers	Multi-engine piston (land)	MEP (land)	X	—	SP		Class rating MEP (land) Aircraft within the class rating MEP (land) are not listed individually in this table, unless specific provisions have been established. All aircraft within the same class rating MEP require differences training, unless indicated otherwise in the list.
	Single-engine piston (sea) with electronic flight instrument system (EFIS)						
	Single-engine piston (sea) with single lever power control (SLPC)						
All manufacturers	Multi-engine piston (land)	MEP (land)	X	—	SP		Class rating MEP (land) Aircraft within the class rating MEP (land) are not listed individually in this table, unless specific provisions have been established All aircraft within the same class rating MEP require differences training, unless indicated otherwise in the list.
All manufacturers	Multi-engine piston (sea)	MEP (sea)	X	—	SP		Class rating MEP (sea) Aircraft within the class rating MEP (sea) are not listed individually in this table, unless specific provisions have been established. All aircraft within the same class rating MEP require differences training, unless indicated otherwise in the list.
Aerospatiale	MS 760 Paris	S760	—	X	SP HPA	—	Handled under national rules. Not EASA aircraft. Licensing & operational credits between models have not been evaluated and are subject to NAA assessment
Aerospatiale / Sud Aviation	SN601 Corvette	SN601	—	X	MP	—	
	SE 210 III SE 210 III R SE 210 VIN	SE210/1083/11/12	X	X	MP	—	Handled under national rules. Not EASA aircraft. Licensing and operational credits between models have not been evaluated and are subject to NAA assessment
	SE 1083						
	SE 11						
	SE 12						
Aerospatiale / Nord Aviation	Nordatlas 2501	ND2S	—	X	MP	—	Handled under national rules. Not EASA aircraft. Licensing and operational credits between models have not been evaluated and are subject to NAA assessment.
Aerospatiale / Nord Aviation	C160 P Transall	ND16	—	X	MP	—	
Aerospatiale / Nord Aviation	260 A Nord 262 A-B-C Nord	ND26	—	X	MP	—	Handled under national rules. Not EASA aircraft. Licensing and operational credits between models have not been evaluated and are subject to NAA assessment.
Aero Spaceline	377 SGTF Super Guppy	SuperGuppy	—	X	MP	—	Handled under national rules. Not EASA aircraft. Licensing and operational credits between models have not been

							evaluated and are subject to NAA assessment.
AERO Vodochody AEROSPACE a.s.	Ae 270	Aero Vodochody SET	—	—	SP	—	Class rating SET Class rating SET has been established by the JAA
Airbus	A300 -B1 -B2 series -B4 series -C4-200 series -F4-200 series	A300	X	X	MP	X	
Airbus	A300 -FFCC	A300FFCC	—	X	MP	—	
Airbus	A310 -200 series -300 series A300 -B4-600 series -C4-600 series -F4-600 series	A310/300-600	X	X	MP	—	OE GM (OEB Report for A300/310 stop rudder input warning (SRIW), dated 27 March 2015)
Airbus	A300 -600ST (Beluga)	A300-600ST	—	X	MP	—	
Airbus	A318 -100 series A319 -100 series A320 -100 series -200 series -neo A321 -100 series -200 series -neo	A320	X	X	MP	X	OSD FC A320
Airbus	A330 -300 series -200 series -200 F -200 MRTT FAF STC 900 series -800 series	A330/350	X	X	MP	X	OSD FC A330 MRTT FAF STC A330/350 Operational Suitability Data (OSD) Flight Crew
	A330 -700L						
	A350 -900 series -1000 series						
Airbus	A340 -200 series -300 series -500 series -600 series	A340	X	X	MP	X	OSD FC A340
Airbus	A380 -800 series	A380	—	X	MP	X	OSD FC A380
Airbus	A400M	A400M	—	X	MP	—	
Airbus Canada Limited Partnership (ACLP)	BD500-1A10 (A220-100) BD500-1A11 (A220-300)	BD-500	X	X	MP	X	OSD FC A220 (BD 500)
Air Tractor Inc.	AT-402, -402A, -402B	AT-4/5/6/8 SET	X	—	SP	—	Class rating SET Class rating SET has been established by the JAA OE GM AT-4/5/6/8 SET, dated 03 Jan 2018. Training levels between AT-802/A and AT-802/A (amphibious) have not been evaluated.
	AT-502, -502A, -502B						
	AT-503, -503A						
	AT-602						
	AT-802 AT-802 A			X			
	AT-802 (amphibious) AT-802 A (amphibious)						

ALENIA AERMACCHI	C27J	C27J	—	X	MP	—	Handled under national rules. Not EASA aircraft Licensing and operational credits between models have not been evaluated and are subject to NAA assessment.
Antonov	An-26 An-26B	AN26	X	X	MP	—	
Asta GAF	Nomad -22B -24A	AstaMET	X	X	SP	—	
ATR	ATR 42 (not PEC equipped) 42-200 / -300 / -320 ATR 42 (PEC equipped) - 42-400 / -500 ATR 72 (not PEC equipped) - 72-101 / -102 / -201 / -202 / -211 / -212 ATR 72 (PEC equipped) - 72-101 / -102 / -201 / -202 (with mod 4371) - 72-211 / -212 (with mod 3973 or 4371) ATR 42 (glass cockpit or 42-600) - 42-500 (with mod 5948) ATR 72 (glass cockpit or 72-600) - 72-212A (with mod 5948)	ATR42/72	X	X	MP	X	OSD FC ATR 42/72 PEC = propeller electronic control
BAE Systems (Operations) Ltd	HS 748 series	HS748	—	X	MP	—	
BAE Systems (Operations) Ltd	Jetstream 41	Jetstream 41	—	X	MP	—	
Beechcraft Raytheon	BA-390	BA390	—	X	SP HPA	—	
Berlev	Be-200ES-E	BER2E	—	X	MP	—	
Boeing	B707 -100 series -300 series B720	B707/720	X	X	MP	—	
Boeing	B717 series	B717	—	X	MP	—	
Boeing	B727 -100 series -200 series	B727	X	X	MP	—	
Boeing	B737 -100 series -200 series	B737 100-200	X	X	MP	—	
Boeing	B737 CL -300 / -400 / -500 Series B737 NG	B737 300-900	X	X	MP	X	OSD FC B737

	-600 / -700 / -800 / -900 / -900 ER Series B737 MAX -8 / -8200/-9 Series						
Boeing	B747 - 100 series B747 - 200 series B747 - 300 series B747-SP	B747 100-300	X	X	MP	—	
Boeing	B747 - 400 series - 400 F series B747 - 8 series - 8F series	B747-400	X	X	MP	X	OSD FC B747
Boeing	B757 - 200 series - 300 series B767 - 200 series - 300 series - 300 F series B767 - 400 ER	B757/767	X	X	MP	X	OSD FC B757/767
Boeing	B777 - 200 series -300 series B777F B787 - 8 series - 9 series - 10 series	B777/787	X	X	MP	X	OSD FC B777/787
Bombardier Inc.	CL 215	CL215	—	X	MP	—	
Bombardier Inc.	CL 215T	CL215T	—	X	MP	—	
Bombardier Inc.	CL 415	CL415	—	X	MP	—	
Bombardier Inc.	Challenger series: CL 600 CL 601-1A CL 601-3A	CL600/601	X	X	MP	—	
Bombardier Inc.	CL-600-2B16 - Challenger 604 CL-600-2B16 - Challenger 605 - Challenger 650	CL604/605	X	X	MP	X	OSD FC CL-600-2B16
Bombardier Inc.	CL600-2B19 CL 65 Regional Jet series CRJ - 100 - 200 - 440 - Challenger 850 CL600-2C10 - 700 - 701 - 702 - Challenger 870 CL600-2D15 - 705 CL600-2D24 - 900 - Challenger 890 CL600-2E25	CL65	X	X	MP	X	OSD FC CRJ Series OE GM (OEB report Rockwell Collins HGS 4200 dual head-up guidance system (STC), dated 4 November 2011)

	1000						
Bombardier Inc.	BD-100-1A10 Challenger 300 - Challenger 350	CL30	X	X	MP	X	OSD FC Challenger 300/350
Bombardier Inc.	BD700-1A10 (Global Express XRS) BD700-1A11 (Global 5000)	BD-700	X	X	MP	X	OSD FC BD-700
	BD700-1A10 GVFD (Global 6000) BD700-1A11 GVFD (Global 5000 GVFD)						
	BD-700-1A10 (Global 6500) BD-700-1A11 (Global 5500)						
Bombardier Inc.	BD700-2A12 (Global 7500)	G7500		X	MP	X	OSD FC BD-700 Rev. 0 dated 6 February 2019
Bombardier Inc.	DHC8 100 series -200 series 300 series	DHC8	X	X	MP	X	OSD FC DHC8
	DHC8 -400 series						
British Aerospace / AVRO	ATP Jetstream 61	Bae/ATP/Jetstream 61	—	X	MP	—	
British Aerospace / AVRO	AVRO RJ series 146 -100 series 146 -200 series 146 -300 series	AVRORJ/Bae146	X	X	MP	—	
British Aerospace / AVRO	BAC 1-11 -200 series -400 series -500 series	BAC1-11	X	X	MP	—	Surrendered TC (TCDS A 188 BAC 1 11 - EASA A 188) 7 August 2007 by Airbus (Holder)
Casa	C212 series	C212	—	X	MP	—	
Casa	C-295	C295	—	X	MP	—	
Casa	CN-235	CN235	—	X	MP	—	
Textron Aviation	206 A/T Soloy 207 A/T Soloy 210 (Silver Eagle)	Cessna SET	X	—	SP	—	Class rating SET Class rating SET has been established by the JAA Training levels between Cessna SET land and sea aircraft have not been evaluated
	206 A/T Soloy (sea) 207 A/T Soloy (sea)						
	206 with STC 10061949						
	208						
	208 (sea)						
Textron Aviation	C501/550SP	C501/551	X	X	SP HPA	—	
	C551/550SP						
Textron Aviation	510 (Citation Mustang)	C510	—	X	SP HPA	X	OSD FC C510 (Mustang)
Textron Aviation	525 – CJ	C525	X	X	SP HPA	X	OSD FC C525
	525 – CJ1 525A – CJ2						
	525 – CJ1+ 525A – CJ2+ 525B – CJ3						
	525B – CJ3+						
	525C – CJ4						

	525 – M2						
Textron Aviation	C560XL C560XLS	C560XL/XLS	X	X	MP	X	OSD FC C560 XL / XLS / XLS+
	C560XLS+						
Textron Aviation	C 500	C500/550/560	X	X	MP	X	
	C 550 CS 550						
	CS 550 Bravo						
	560 (Citation V)						
	560 (Citation Ultra)						
	560 Encore						OSD FC CE-560 Encore / Encore+
	560 Encore+						
Textron Aviation	C650 Citation III Citation VI Citation VII	C650	X	X	MP	–	
Textron Aviation	C680 Sovereign	C680	X	X	MP	X	OSD FC C680
	C680 Sovereign+ C680A Latitude						
Textron Aviation	C700 Citation Longitude	C700	–	X	MP	X	OSD FC C700
Textron Aviation	C750 Citation X	C750	–	X	MP	X	OSD FC C750
Cessna/ Reims Aviation	F406 425	C406/425	X	X	SP HPA	–	
Cessna/ Reims Aviation	441	C441	–	X	SP HPA	–	
Cirrus Aircraft Company	SF50 Vision Jet	SF50	–	X	SP HPA	X	OSD FC SF50
Consolidated Vultee Aircraft	CV 240-4	CV240/340/440	X	X	MP	–	Handled under national rules. Not EASA aircraft. Licensing and operational credits between models have not been evaluated and are subject to NAA assessment.
	CV 340 CV 440						
Consolidated Vultee Aircraft	CV 580	CV580	–	X	MP	–	Handled under national rules. Not EASA aircraft. Licensing and operational credits between models have not been evaluated and are subject to NAA assessment
Dassault	Falcon 10	Falcon 10/100	X	X	MP	–	
	Falcon 100						
Dassault	Falcon 20 series	Falcon 20/200	X	X	MP	–	
	Falcon 200						
Dassault	Falcon 900 EX EASy Falcon 900 DX Falcon 900 LX	Falcon900EX EASy	X	X	MP	X	OSD FC Falcon 900EX EASy / 900DX / 900 LX / 900EX ESAyII / 900DX EASyII / 900LX EASyII
	Falcon 900EX EASyII Falcon 900DX EASyII Falcon 900LX EASyII						
Dassault	Falcon 2000	Falcon2000/2000EX	X	X	MP	X	OSD FC Falcon 2000/2000EX

	Falcon 2000 EX						
Dassault	Falcon 2000 EX EASy Falcon 2000 DX Falcon 2000 LX	Falcon2000EX EASy	X	X	MP	X	OSD FC Falcon 2000EX EASy / 2000DX / 2000LX / 2000LXS / 2000S
	Falcon 2000EX EASy II Falcon 2000DX EASy II Falcon 2000LX EASy II Falcon 2000LXS Falcon 2000S						
Dassault	Falcon 7X	Falcon 7X	X	X	MP	X	OSD FC Falcon 7X/8X
	Falcon 7X EASy II Falcon 8X						
Dassault	Mystere Falcon 50	Falcon50/900	X	X	MP	X	OSD FC Mystere Falcon 50/50EX/900/900C/900EX
	Falcon 50EX						
	Mystere Falcon 900						
	Falcon 900C						
	Falcon 900EX						
De Havilland – AirTech Canada (Bombardier)	DHC-3 Turbo-Otter	DHC3 SET	X	—	SP	—	Class rating SET Class rating SET has been established by the JAA Training levels between DHC3 SET land and sea aircraft have not been evaluated.
De Havilland – AirTech Canada (Bombardier)	DHC-2 Turbo-Beaver	DHC2 SET	—	—	SP	—	Class rating SET Class rating SET has been established by the JAA.
De Havilland - Canada (Bombardier)	DHC7	DHC7	—	X	MP	—	
Diamond Aircraft Industries GmbH	DA 42 (DA 42, DA 42 M, DA 42 NG, DA 42 M-NG)	MEP (land)	X	—	SP	X	Class rating MEP (land) OE GM (OEB report DA42 series, dated 1 November 2014)
	DA 62						
Dornier	DO 128-6	D128	—	X	SP	—	
Dornier	DO 28-G92	D28-G92	—	X	SP	—	
Dornier	DO 328-100	DO 328-100	—	X	MP	—	
Dornier	DO 328-300	DO 328-300	—	X	MP	—	
Eclipse Aerospace	Eclipse EA500 - Eclipse 500 - Eclipse 550	EA500	—	X	SP HPA	X	OE GM (OEB report EA500, dated 9 December 2015) OE GM (OEB report Jet Ready EA500 oxygen system (STC), dated 19 July 2011)
Embraer	Bandeirante EMB 110	EMB110	—	X	SP	—	
Embraer	EMB 120 Brasilia	EMB 120	—	X	MP	—	

Embraer	EMB - 145 -135, 145 series	EMB 135/145	X	X	MP	X	OSD FC EMB 135/145
	EMB - 145 -135,145 series equipt with Autothrottle						OSD FC EMB 135/145 Revision D 26 Oct 2018
Embraer	EMB-500 (Phenom 100)	EMB 500/505	X	X	SP HPA	X	OSD FC EMB-500/505
	EMB-505 (Phenom 300)						
Embraer	EMB-550 (Legacy 500) EMB-550 (Praetor 600) EMB-545 (Legacy 450) EMB-545 (Praetor 500)	EMB 550	—	X	MP	X	OSD FC Embraer 550
Embraer	ERJ 170-100 / Embraer 170 ERJ 170-200 / Embraer 175 ERJ 190-100 / Embraer 190 ERJ 190-100 ECJ / Lineage 1000 ERJ 190-200 / Embraer 195	EMB170	X	X	MP	X	OSD FC EMB 170
	ERJ 190-300 / Embraer 190 E2 ERJ 190-400 /Embraer 195 E2						
Fokker / Fairchild	FH227 F 27A/F/J F 27 series	F27	X	X	MP	—	
Fokker / Fairchild	F 28 series	F 28	—	X	MP	—	
Fokker / Fairchild	F 50	F 50	—	X	MP	—	
Fokker / Fairchild	F70 F100	F70/100	X	X	MP	—	
Grob Aircraft AG	G 120 TP - analogue avionics series	G 120TP SET	X	—	SP	—	Class rating SET
	G 120 TP - digital avionics series						
Grob Aircraft AG	G 520T	G520 SET	—	—	SP HPA	—	Class rating SET
Grumman	Tracker S2FT	S2FT	—	X	SP	—	Handled under national rules. Not EASA aircraft. Licensing and operational credits between models have not been evaluated and are subject to NAA assessment.
Grumman Gulfstream	Grumman G-159	Gulfstream I	—	X	MP	—	
Grumman Gulfstream	Grumman G-1159	GulfstreamII/III	X	X	MP	—	
	Grumman G-1159A						
Gulfstream Aerospace Corporation	Am.G-164D	Gulfstream SET	—	—	SP	—	Class rating SET Class rating SET has been established by the JAA
Gulfstream Aerospace Corporation	Gulfstream 1159C (Gulfstream IV) Gulfstream IV SP (G300/G400)	GIV	—	X	MP	X	OSD FC G-IV

Gulfstream Aerospace Corporation	Gulfstream IV-X (G350/G450) Gulfstream V Gulfstream V-SP (G500/G550)	G-V	X	X	MP	X	OSD FC G-V
Gulfstream Aerospace Corporation	Gulfstream GVI (G650) Gulfstream GVI (G650) - with PlaneView II Avionics Software Version "Block Point I" (ASC 901) - G650ER	GVI	X	X	MP	X	OSD FC GVI (G650)
Gulfstream Aerospace Corporation	Gulfstream G VII-G500 (G500) Gulfstream G VII-G600 (G600)	GVII	X	X	MP	X	OSD FC GULFSTREAM GVII
Gulfstream Aerospace LP (GALP)	Gulfstream G150 (G150)	G150	–	X	MP	X	OSD FC G150
Gulfstream Aerospace LP (GALP)	Gulfstream G200 (G200)	G200	–	X	MP	X	OSD FC G200
Gulfstream Aerospace LP (GALP)	Gulfstream G280 (G280)	G280	–	X	MP	X	OSD FC G280
Handley Page	Herald series	Herald	–	X	MP	–	Handled under national rules. Not EASA aircraft. Licensing and operational credits between models have not been evaluated and are subject to NAA assessment.
Hawker Beechcraft Corporation	4000 (Hawker 4000) 4000 BPU (Hawker 4000 BPU)	HA4T	X	X	MP	X	OSD FC HBC 4000
Hawker Beechcraft Corporation	Hawker 125 Series - Hawker 800XP / Proline 21 - Hawker 750 / Proline 21 Hawker 125 Series - Hawker 900XP / Proline 21 and IFIS 5000 - Hawker 850XP / Proline 21 and IFIS 5000 Bae 125 - 800 series - 1000 series	HS125	X	X	MP	–	Differences training is applicable when equipped with an EFB software package When the EFB software package is not installed Level B familiarisation is required.
Hawker Beechcraft Corporation	BE-200/B200 BE-C90A/B/GT BE-C90/90-1 BE-E90 BE-F90/F90-1 BE-90/A90/B90 BE-200PL21/B200GT/250 BE-C90GTi/C90GTx	BE90/99/100/200	X	X	SP HPA	X	OSD FC BE90/200
Hawker Beechcraft Corporation	Model G36 with turbo-prop engine (Bonanza)	BE36TC SET	–	–	SP	–	Class rating SET
	1900	BE300/1900	X	X	SP HPA	X	OSD FC BE300/1900

Hawker Beechcraft Corporation	1900 C 1900 D 300 300LW B300/B300C (except with ProLine 21) B300/B300C (with ProLine 21) 300 (FF serial with ProLine 21)						
Hawker Beechcraft Corporation	Beechjet 400 series MU 300	Beech400/MU300	X	X	MP	–	
	BE-400XT (BE-400 A aircraft modified by EASA STC 10042091 for Proline 21 avionics and by EASA STC 10042353 for Williams FJ44-3AP engines)					X	OSD FC BE-400XT
Hawker Siddeley / Bae	Jetstream 3100 series 3200 series	Jetstream31/32	X	X	MP	–	
Hispano Aviación	HA-200 R, A, B, C (SAETA) HA-200 E (Super SAETA) HA-220	SAETA	X	X	SP HPA	–	Handled under national rules. Not EASA aircraft. Licensing and operational credits between models have not been evaluated and are subject to NAA assessment.
Honda Aircraft Company	HA-420 (HondaJet)	HA-420	X	X	SP HPA	X	OSD FC HA-420 OSD FC HA-420; Rev 1 OSD FC HA-420: Rev 2 OSD FC HA-420: Rev 3
	HA-420 (HondaJet Elite)						
Israel Aircraft Industry	IAI -1121 Jetcommander -1123 Commodore Jet -1124 Westwind	IAI1121/23/24	X	X	MP	–	
	IAI -1125 Astra	IAI1125	–	X	MP	–	
Junkers	Junkers 52	JU52	–	X	MP	–	Considered as aircraft referred to in Annex II to Reg. (EC) No 216/2008 Handled under national rules. Not EASA aircraft. Licensing and operational credits between models have not been evaluated and are subject to NAA assessment.
Learjet (Bombardier)	Learjet -20 series -30 series	Learjet20/30	X	X	MP	–	
Learjet (Bombardier)	45 (Learjet 40 series, LR-40) 45 (Learjet 45 series, LR-45)	Learjet45/75	X	X	MP	X	OSD FC Learjet LR-40/LR-45/LR-70/LR-75
	75 (Learjet 70 series, LR-70)						
	75 (Learjet 75 series, LR-75)						
Learjet (Bombardier)	Learjet -55 series	Learjet55	–	X	MP	–	
Learjet (Bombardier)	Model 60 (Learjet 60 series)	Learjet60	X	X	MP	X	OE GM (OEB report Learjet60/60XR, dated 8 August 2007)
	LJ 60XR (Learjet 60 XR)						

Aircraft Industries, a.s	L-410 M Turbolet L-410 UVP – Turbolet L-410 UVP-E L 410 UVP-E9 L 410 UVP-LW L 410 UVP-E-LW L 410 UVP-E20 L 410 UVP-E20 CARGO L-420 L410 NG	L-410	—	X	MP	X	OSD report for 410 UVPE20 and L410 NG (dated 24 September 2020)
Lockheed	L188 Electra series A L188 Electra series C	L188 Electra	X	X	MP	—	
Lockheed	L382 G (C 130)	Hercules	—	X	MP	—	
Lockheed	L1011 Series	L1011	—	X	MP	—	
Lockheed	L1329	Jetstar	—	X	MP	—	
Lockheed	Constellation Series	L1049	—	X	MP	—	Handled under national rules. Not EASA aircraft. Licensing and operational credits between models have not been evaluated and are subject to NAA assessment.
MBB	HFB 320	HFB320	—	X	MP	—	Handled under national rules. Not EASA aircraft Licensing and operational credits between models have not been evaluated and are subject to NAA assessment.
MBB	VFW 614	VFW-614	—	X	MP	—	Handled under national rules. Not EASA aircraft Licensing and operational credits between models have not been evaluated and are subject to NAA assessment.
McDonnell Douglas	Douglas A-26B	DCA26	—	X	MP	—	Handled under national rules. Not EASA aircraft. Licensing and operational credits between models have not been evaluated and are subject to NAA assessment.
McDonnell Douglas	DC-3A-S1C3G DC-3C-SC3G	DC3	—	X	MP	—	Considered as aircraft referred to in Annex II to Regulation (EC) No 216/2008 Licensing and operational credits between models have not been evaluated and are subject to NAA assessment. Handled under national rules. Not EASA aircraft
							Licensing and operational credits between models have not been evaluated and are subject to NAA assessment.
McDonnell Douglas	DC4	DC4	—	X	MP	—	Handled under national rules. Not EASA aircraft. Licensing and operational credits between models have not been evaluated and are subject to NAA assessment.
McDonnell Douglas	DC6 series	DC6	—	X	MP	—	Handled under national rules. Not EASA aircraft. Licensing and operational credits between models have not been evaluated and are subject to NAA assessment
McDonnell Douglas	DC7C	DC7	—	X	MP	—	Handled under national rules. Not EASA aircraft Licensing and operational credits between models have not been evaluated and are subject to NAA assessment

McDonnell Douglas / Boeing	DC8 -33 -50, 60, 70 series	DC8	X	X	MP	—	
McDonnell Douglas / Boeing	DC9 10-50 series	DC9 10-50	—	X	MP	—	
McDonnell Douglas / Boeing	DC9 80 series MD 88 series MD 90 series	DC9 80/MD88/ MD90	X	X	MP	—	
McDonnell Douglas / Boeing	DC 10 series	DC 10	—	X	MP	—	
McDonnell Douglas / Boeing	MD 11	MD 11	—	X	MP	—	
Mitsubishi	MU 2B series	MU2B	—	X	SP HPA	—	
Pacific Aerospace Corporation	PAC750XL	PAC750XL SET	—	—	SP	—	Class rating SET Class rating SET has been established by the JAA
Piaggio Aero Industries S.p.A.	P166	Piaggio 166	—	X	SP	—	
Piaggio Aero Industries S.p.A.	P180 Avanti P180 Avanti II P180 Avanti EVO	Piaggio 180	X	X	SP HPA	X	OSD FC P180
Britten-Norman Aircraft Limited	BN2T Turbine Islander BN2T -4R MSSA BN2T -4S Defender	BN2T	X	X	SP	—	
Pilatus	PC-6 (manual stabiliser trim) PC-6 (electrical stabiliser trim)	Pilatus PC6 SET	X	—	SP	—	Class rating SET Class rating SET has been established by the JAA
Pilatus	PC-7	Pilatus PC7 SET	—	—	SP	—	Class rating SET Class rating SET has been established by the JAA
Pilatus	PC-12/47E (PC-12 NG) PC-12/47E (PC-12 NGX)	Pilatus PC12 SET	X	—	SP HPA	X	Class rating SET
	PC-12 PC-12/45 PC-12/47 PC-12/41						OE GM (PC-12 Model) dated 01 MAR 2020
Pilatus	PC-24 PC-24 TF PC-24 AYT PC-24 AYT/TF	PC-24	X	X	SP HPA	X	OSD FC PC-24
Piper	PA-31 (Navajo, Navajo Chieftain, Mojave)	MEP (land)	—	—	SP	—	Class rating MEP (land)
Piper	PA-31T series (Cheyenne, Cheyenne II, Cheyenne IIXL) PA-42 series (Cheyenne III, Cheyenne IV)	PA31T/42	X	X	SP HPA	—	

Piper	PA-46-310P (Malibu) PA-46-350P (Malibu Mirage) PA-46R-350T (Malibu Matrix)	SEP (land)		—	SP	—	Class rating SEP (land) for PA-46-310P (Malibu), PA-46-350P (Malibu Mirage), and PA-46R-350T (Malibu Matrix). Difference levels for the PA-46R-350T (Malibu Matrix) have not been evaluated. Differences training which is not further specified, was established by the JAA between the Piper PA-46-310P (Malibu)/PA-46-350P (Malibu Mirage) and the PA-46-500TP (Malibu Meridian) aircraft
Piper	PA-46-500TP (Malibu Meridian)	PA-46 SET	X	—	SP HPA	X	Class rating SET for PA-46-500TP (Malibu Meridian), the Jetprop LLC Piper PA-46 (Jetprop DLX), and the PA-46-600TP (M600). The Piper PA-46-500TP (Malibu Meridian) and the Jetprop LLC Piper PA-46 (Jetprop DLX) aircraft have been evaluated as variants requiring familiarisation. OE GM (OEB report PA-46 Jetprop DLX / PA-46-500TP (Malibu Meridian), dated 28 June 2012.) The PA-46-600TP (M600) was assessed as variant for the license endorsement PA-46 SET, requiring differences training.
Jetprop LLC Piper (STC)	PA-46 Jetprop DLX						
Piper	PA-46-600TP (M600)						
PT Industry	IPTN CN 235-110	IPTNCN 235	—	X	MP	—	
PZL (Polskie Zakłady Lotnicze)	M28 - 02-W - 05	PZL-M28	X	X	MP	X	OSD FC PZL M28
Quest Aircraft Design LLC	Kodiak 100 (land) Kodiak 100 (sea)	SET Kodiak 100	—	—	SP	—	Class rating SET Training levels between Quest Kodiak 100 SET land and sea aircraft have not been evaluated.
Rhein Flugzeugbau	FT 600	Rhein Flugzeugbau SET	—	—	SP	—	Handled under national rules. Not EASA aircraft. Licensing and operational credits between models have not been evaluated and are subject to NAA
Rockwell	AC 680T AC 690 series AC 900 series	Rockwell MET	X	X	SP HPA	—	
Rockwell International	NA 265 series	NA265	—	X	MP	—	Handled under national rules. Not EASA aircraft Licensing and operational credits between models have not been evaluated and are subject to NAA assessment.

RUAG Aerospace Services GmbH	Dornier 228: 228-100 228-200 228-101 228-201 228-202 228-212 Dornier 228: 228-212 NG	D228	X	X	SP	X	OSD FC Dornier 228
Saab	SAAB SF340 series	SAAB340	—	X	MP	—	
Saab	SAAB 2000	SAAB2000	—	X	MP	—	
Short (Bombardier)	SC7 Skyvan	SC7Skyvan	—	X	SP	—	
Short Brothers (Bombardier)	SD3 - 30 60	SD3-30/60	X	X	MP	—	
Short Brothers (Bombardier)	SC5 Belfast	Belfast	—	X	MP	—	Handled under national rules. Not EASA aircraft Licensing and operational credits between models have not been evaluated and are subject to NAA assessment.
SOCATA	TBM 700 A (TBM 700) TBM 700 B (TBM 700) TBM 700 C1 (TBM 700) TBM 700 C2 (TBM 700)	TBM SET	X	—	SP HPA	X	Class rating SET OE GM - FC TBM 700, dated 18 Jan 2018
	TBM 700 N • TBM 850						
	TBM 700 N • TBM 850 G1000						
	TBM 700 N • TBM 900						
	TBM 700 N • TBM 910						
	TBM 700 N • TBM 930						
SST Flugtechnik GmbH	EA 400 - Extra 400	SEP (land)	—	—	SP	X	OE GM (OEB report EA400/EA400-500, dated 11 December 2015) Class rating SEP(land)
SST Flugtechnik GmbH	EA 400-500 - Extra 500	Extra500 SET	—	—	SP		Class rating SET
Sukhoi Civil Aircraft	RRJ-95B (Superjet 100)	RRJ95	—	X	MP	X	OSD FC RRJ-95B
Swearingen / Fairchild	226 T 226 T(B)	SA226/227	X	X	SP HPA	—	
	226 AT 226 TC						
	227 TT						
	227 AC 227 AT 227 BC						
Thrush Aircraft Inc.	S2R turbo thrush	Snow/Ayres SET	—	—	SP	—	Class rating SET Class rating SET has been established by the JAA.

Viking Air Limited	DHC-6 (Twin Otter) Series 400	DHC6	X	X	SP	X	OSD FC DHC6 DHC-6 series 100 and 200 have not been evaluated.
	DHC-6 (Twin Otter) Series 300						
	DHC-6 (Twin Otter) Series 200						
	DHC-6 (Twin Otter) Series 100						
Vickers-Armstrong	Vanguard	Vanguard	—	X	MP	—	Handled under national rules. Not EASA aircraft. Licensing and operational credits between models have not been evaluated and are subject to NAA assessment.
Vickers-Armstrong	Viscount	Viscount	—	X	MP	—	Handled under national rules. Not EASA aircraft. Licensing and operational credits between models have not been evaluated and are subject to NAA assessment.
Vulcanair S.p.A.	AP68TP-600 Viator	AP68TP-600	—	X	SP	X	OSD FC AP68TP-600
	AP68TP-300 ("Spartacus")	AP68TP-300	—	X	SP	—	
	SF600	SF600	—	X	SP	—	
	SF600A	SF600A	—	X	SP	—	

2. Type ratings and license endorsement list - Helicopter

Manufacturer	Helicopter Model / Name	Differences	License Endorsement	Complex	OSD FCD available	Remarks
Agusta Bell - SE Piston -	Agusta Bell 47G-2 Agusta Bell 47G-2A-1 Agusta Bell 47G-3B-1 Agusta Bell 47G-4 Agusta Bell 47G-4A Agusta Bell 47J Agusta Bell 47J-2 Agusta Bell 47J-3		Bell 47			
Agusta Bell - SE Turbine -	Agusta Bell 206 A Agusta Bell 206 B	(D)	Bell 206			
	Agusta Bell 206 L					
	Agusta Bell 204	(D)	Bell 204/205/UH-1D	X		
	Agusta Bell 205					
Agusta Bell - ME Turbine -	Agusta Bell 212	(D)	Bell 212/412	X		
	Agusta Bell 412 Agusta Bell 412 SP					
Leonardo - SE Turbine -	A119 –A119 IDS	(D)	A119		X	For OSD_FC Data contact marco.stellini@leonardo.com.
	AW119MKII (Ke)					
	AW119MKII (Kx)					
Leonardo - ME Turbine -	A109 A A109 A II A109 C	(D)	A109			
	A109 K2					
	A109 LUH					
	AB139 & AW139 Phase 4 AW139 Phase 5 AW139 Phase 7	(D)	AW139	X	X	For OSD_FC Data contact marco.stellini@leonardo.com. NOTE: A139 has to be modified in AW139, as license endorsement, at the first opportunity by NAA. A139 remains valid till 31.12. 2024 as license endorsement.
	AW139 Phase 8					
	A109E	(D)	AW109		X	For OSD_FC Data contact marco.stellini@leonardo.com.
	A109S					
	A109S Trekker					
	AW109SP					
	AW169		AW169	X	X	For OSD_FC Data contact marco.stellini@leonardo.com.
	AW169 Phase 3	(D)	AW169	X	X	For OSD_FC Data contact marco.stellini@leonardo.com.
	AW169 Phase 4					
	AW169 Phase 6					
	AW 189 phase 3 AW 189 phase 4 AW 189 phase 5 AW 189 phase 6	(D)	AW189	X	X	For OSD_FC Data contact marco.stellini@leonardo.com.
	AW 189 K (phase 7)					
Agusta Sikorsky - ME Turbine -	Agusta S-61 N 1		SK-61	X		

Airbus Helicopters - SE Turbine	SA 341 G - Gazelle SA 342 J - Gazelle		SA341/342			
	SA 3180 – Alouette II SA 318 B– Alouette II SA 318 C– Alouette II SA 3130 – Alouette II SA 313 B– Alouette II		SA318/SE313			
	SE 3160 – Alouette III SE 316 B– Alouette III SE 316 C– Alouette III	(D)	SA316/319/315			
	SA 319 B – Alouette III					
	SA 315 B – Lama					
	SA 360 – Dauphin		SA360			
	SO 1221 - Djinn		SO 1221			
	EC 120B- Colibri		EC120B		X	OSD_FC Data @ available @ website: www.airbushelicopters.com/techpub/FO/scripts/myFO_accueil.php Queries on OSD_FC Data: www.airbus.com/helicopters/services/technical-support.html
	AS 350 (B, D, B1, B2, BA, B8) - Ecureuil	(D)	AS 350 / EC130		X	OSD_FC Data available @ website: www.airbushelicopters.com/techpub/FO/scripts/myFO_accueil.php Queries on OSD_FC Data: www.airbus.com/helicopters/services/technical-support.html
	AS 350 B3) – Ecureuil					
	AS 350 B3 Arriel 2B1) – Ecureuil AS 350 B3e) – Ecureuil					
	EC 130 B4 – Ecureuil EC 130 T2 – Ecureuil					
Airbus Helicopters - ME Turbine –	SA 330 F - Puma SA 330 G - Puma SA 330 J - Puma		SA 330	X		
	AS 332 (C, C1, L, L1) – Super Puma	(D)	AS 332 / EC 225	X	X	OSD_FC Data available @ website: www.airbushelicopters.com/techpub/FO/scripts/myFO_accueil.php Queries on OSD_FC Data: www.airbus.com/helicopters/services/technical-support.html
	AS 332 e (C1e, L1e) – Super Puma					
	AS 332 L2 – Super Puma					
	EC225 LP – Super Puma					
	EC175-B		EC175	X	X	OSD_FC Data available @ website: www.airbushelicopters.com/techpub/FO/scripts/myFO_accueil.php Queries on OSD_FC Data: www.airbus.com/helicopters/services/technical-support.html
	AS 355 E – Ecureuil AS 355 F – Ecureuil AS 355 F1– Ecureuil AS 355 F2– Ecureuil	(D)	AS355		X	OSD_FC Data available @ website: www.airbushelicopters.com/techpub/FO/scripts/myFO_accueil.php Queries on OSD_FC Data: www.airbus.com/helicopters/services/technical-support.html
	AS 355 N – Ecureuil					
	AS 355 NP – Ecureuil					
	SA 365 C - Dauphin SA 365 C1 - Dauphin SA 365 C2 - Dauphin SA 365 C3 - Dauphin		SA365 C	X		

Airbus Helicopters - ME Turbine -	SA 365 N - Dauphin 2 SA 365 N1 - Dauphin 2 SA 365 N2 - Dauphin 2	(D)	S365 / EC155	X	X	OSD_FC Data available @ website: www.airbushelicopters.com/techpub/FO/scripts/myFO_accueil.php Queries on OSD_FC Data www.airbus.com/helicopters/services/technical-support.html
	SA 365 N3 - Dauphin 2					
	SA 365 N3+ - Dauphin 2					
	EC 155 B/B1					
	H160-B		H-160	X	X	OSD_FC Data available @ website: www.airbushelicopters.com/techpub/FO/scripts/myFO_accueil.php Queries on OSD_FC Data www.airbus.com/helicopters/services/technical-support.html

Airbus Helicopters Deutschland GmbH - ME Turbine -	BO 105 A BO 105 C BO 105 D BO 105 LS A-1 BO 105 LSA-3 BO 105 S BO 105 CBS		BO 105			
	MBB-BK117 A-1 MBB-BK117 A-3 MBB-BK117 A-4 MBB-BK117 B-1 MBB-BK117 B-2	(D)	BK117	X		MBB-Bk117A-1 is not considered as complex due to MTOM 2850Kg
	MBB-BK117 C-1					
	BK 117 C-2	(D)	EC145 (BK117)	X	X	OSD_FC Data available @ Generic E-mail address And @
	BK 117 C-2e					
	BK 117 D-2 BK 117 D-2m BK 117 D-3 BK 117 D-3m					
	EC 135 P1 CDS /CPDS EC 135 P2 EC 135 P2+ EC 635 P2+	(D)	EC135/635		X	OSD_FC Data available @ Generic E-mail address And @
	EC 135 P3 EC 635 P3					
	EC 135 P3H					
	EC 135 T1 CDS/ CPDS EC 635 T1 EC 135 T2 EC 135 T2+ EC 635 T2+					
	EC 135 T3 EC 635 T3					
	EC 135 T3H					

Bell Helicopters - SE Piston -	Bell 47 D Bell 47 G Bell 47 G-1 Bell 47 G-2 Bell 47 G-3 B-1 Bell 47 G-4 Bell 47 G-4A Bell 47 G-5 Bell 47 H-1 Bell 47 J Bell 47 J-2 Bell 47 J-2 A		Bell 47			

Bell Helicopters - SE Turbine -	Bell 47 T Bell 47 T A		Bell 47 T			
	Bell 204 Bell 205 A-1 Bell UH-1D Bell UH-1H	(D)	Bell 204/205/UH-1D	X		
	Bell 206 A Bell 206 B Bell 206 B 2 Bell 206 B 3	(D)	Bell 206			
	Bell 206 L Bell 206 L-1 Bell 206 L-3 Bell 206 L-4				X	For OSD_FC Data contact Bell Product Support Engineering Tel: 1-450-437-2862 / 1-800-363-8023 productsupport@bellflight.com
	Bell 407 Bell 407GX Bell 407GXi	(D)	Bell 407		X	For OSD_FC Data contact Bell Product Support Engineering Tel: 1-450-437-2862 / 1-800-363-8023 productsupport@bellflight.com
	Bell 214 B Bell 214 B 1		Bell 214	X		
	Bell 505		Bell 505		X	For OSD_FC Data contact Bell Product Support Engineering Tel: 1-450-437-2862 / 1-800-363-8023 productsupport@bellflight.com
Bell Helicopters - ME Turbine -	Bell 206 LT Twin ranger		Bell 206 LT			
	Bell 212 Bell 412 Bell 412 SP Bell 412 HP Bell 412 EP Bell 412 EPI	(D)	Bell 212/412	X	X	For OSD_FC Data contact Bell Product Support Engineering Tel. 1-450-437-2862 / 1-800-363-8023 productsupport@bellflight.com
	Bell 214 ST		Bell 214 ST	X		
	Bell 222 Bell 222 A Bell 222 B Bell 222 UT Bell 222 SP Bell 230 Bell 430	(D)	Bell 222/230/430	X		
	Bell 427		Bell 427			
	Bell 429		Bell 429		X	For OSD_FC Data contact Bell Product Support Engineering Tel: 1-450-437-2862 / 1-800-363-8023 [redacted]
Brantly - SE Piston -	B 2 B-2B		Brantley B2			
Breda Nardi - SE Piston -	Breda Nardi 269		HU 269			
Breda Nardi - SE Turbine -	Breda Nardi 369		HU 369/ MD500N / 600N			Difference training necessary to fly the Mc Donnell Douglas
Bristol Aircraft - SE Piston -	B-171-B		Bristol 171 B			
Leonardo - ME Turbine -	EH101-510		EH101	X		

Enstrom - SE Piston -	F-28A F-28C F-28C-2 F-28F F-28F-R 280 280C 280F 280FX		ENF 28		X	For OSD_FC Data contact engineering@enstromhelicopter.com
Enstrom - SE Turbine -	480 480B		ENF 480		X	For OSD_FC Data contact engineering@enstromhelicopter.com

Erickson Air-Crane Incorporated - ME Turbine -	S 64 F		S 64 F	X		

Hélicoptères Guimbal - SE Piston -	Cabri G2		Cabri G2		X	For OSD_FC Data contact support@guimbal.com

Hiller - SE Piston -	UH 12 A UH 12 B UH 12 E		UH 12			
Hiller SE Turbine -	UH 12 T		UH 12 T			

Hughes / Schweitzer - SE Piston -	269 A 269 B 269 C 300 C 300 CB 300 CB i		HU 269			
Hughes / Schweitzer - SE Turbine -	330 SP 333		SC 330			

Kaman - SE Turbine -	Kaman K 1200		K 1200			

McDonnell Douglas Helicopters - SE Turbine -	Hughes 369 D Hughes 369 E Hughes 369 FF Hughes 369 HE Hughes 369 HS	(D)	HU369 / MD500N / 600N			
	MD 500 N (NOTAR) MD 520 N AMD500N					
	MD 600 N					
McDonnell Douglas Helicopters - ME Turbine -	MD 900	(D)	MD 900 / 902			
	MD 902					

Ministry of Aviation Industry of Russia -ME Piston-	Kamov KA 26 D		KA 26 D	X		
Ministry of Aviation Industry of Russia -ME Turbine-	Kamov KA 32 A		KA 32	X		
	Mil Mi-8 Mil Mi 17 Mil Mi 171 Mil Mi 172		Mi 8	X		

P.Z.L Swidnik, Poland - SE Turbine -	PZL SW-4		SW-4		X	For OSD_FC Data contact PL-CustomerSupport@AgustaWestland.com PL-CustomerSupport@hmeccanica.com
P.Z.L Swidnik, Poland - ME Turbine -	MIL Mi-2		Mi 2	X		
	PZL KANIA		KANIA	X		
	PZL W-3 PZL W-3A	(D)	W-3 SOKOL	X	X	For OSD_FC Data contact PL-CustomerSupport@AgustaWestland.com PL-CustomerSupport@hmeccanica.com

Robinson - SE Piston -	R 22 R 22 Alpha R 22 Beta R 22 Mariner		R 22		X	OSD_FC Data available @ TC holder website: www.robinsonheli.com
	R 44 R 44 Raven R 44 Raven II		R 44		X	OSD_FC Data available @ TC holder website: www.robinsonheli.com
Robinson SE Turbine -	R 66		R 66		X	OSD_FC Data available @ TC holder website: www.robinsonheli.com

Sikorsky - SE Piston -	S 55		S 55	X		
Sikorsky - ME Turbine -	S 58		S 58	X		
	S 76 A S 76 A+ S 76 A++ S 76 B S 76 C	(D)	SK 76	X	X	For OSD_FC Data contact Dave.J.Carew@lmco.com sikorskywcs@sikorsky.com
	S76D S76C+ S76 C++	(D)	S76	X	X	For OSD_FC Data contact Dave.J.Carew@lmco.com sikorskywcs@sikorsky.com
	S-61 N S-61 S		SK 61	X		
	S-92 A		SK 92	X	X	For OSD_FC Data contact Dave.J.Carew@lmco.com sikorskywcs@sikorsky.com

Silvercraft - SE Piston -	SV 4		SV 4			

Silvercraft - SE Piston -	SV 4		SV 4			

Westland - SE Piston -	Westland Bell 47 G3 B-1		Bell 47			
Westland Helicopters - SE Piston -	Westland S 55 Series 1	(D)	WHS 55	X		
Westland Helicopters - SE Turbine -	Westland S 55 Series 3					

MC 1 au § 6 - APPAREIL CARDIO-VASCULAIRE

1) Un électrocardiogramme d'effort est exigé :
   (a) en cas de signes ou symptômes évoquant une maladie cardio-vasculaire ;
   (b) en cas de doute sur l'électrocardiogramme de repos ;
   (c) (réservé) ;
   (d) à l'Age de 60 ans, puis tous les ans pour le renouvellement d'un certificat de Classe 1 ;

2) (a) Le dosage des lipides sériques est un examen de dépistage dont les anomalies manifestes demandent la réalisation d'examens complémentaires ;
   a. Un bilan cardiologique doit être pratiqué en cas d'existence de plusieurs
   facteurs de risque (tabagisme, antécédents familiaux, anomalies lipidiques, hypertension artérielle, etc.).

3) La pression artérielle systolique doit être enregistrée à l'apparition des bruits de Korotkoff (phase I) et la pression diastolique à leur disparition (phase V). La pression artérielle doit être mesurée deux fois. La constatation d'une augmentation de la pression artérielle ou de la fréquence cardiaque de repos doit demander des examens supplémentaires.

4) Le traitement antihypertenseur doit recevoir l'agrément du médecin évaluateur. En général, les médicaments autorisés sont :
   (a) les diurétiques n'agissant pas sur l'anse de Henlé ;
   (b) certains bêta-bloquants (généralement hydrophiles) ;
   (c) les inhibiteurs de l'enzyme de conversion de l'angiotensine ;
   (d) les agents bloquants les canaux calciques lents.

Pour la Classe 1, une hypertension artérielle traitée par médicaments peut imposer la restriction multi-pilote.
Pour la Classe 2, une restriction au vol avec pilote de sécurité peut être exigée.

5) En cas de suspicion d'une coronaropathie asymptomatique, une épreuve d'effort doit être exigée, suivie si besoin d'une scintigraphie et/ou d'une angiographie des coronaires.

6) Réservé

7) Tout candidat asymptomatique ayant réduit ses facteurs de risque de façon satisfaisante et n'ayant pas besoin de traitement anti-angoreux 9 mois après

l'événement initial (pontage ou angioplastie coronaire) doit effectuer un bilan complet montrant :

a. un résultat satisfaisant d'électrocardiogramme d'effort non limité par la survenue de symptômes d'intolérance ;

b. une fraction d'éjection ventriculaire gauche supérieure à 50%, sans anomalie notable de la mobilité pariétale et une fraction d'éjection ventriculaire droite normale ;

(c) un résultat satisfaisant d'un enregistrement électrocardiogramme ambulatoire sur 24 heures ;

(d) Réservé

8) (a) Tout trouble significatif du rythme ou de la conduction exige la réalisation d'un bilan par un cardiologue reconnu par, le médecin évaluateur . Ce bilan doit comporter :

(1) un électrocardiogramme de repos et d'effort
(2) un électrocardiogramme ambulatoire sur 24 heures
(3) une échocardiographie Doppler bidimensionnelle
(4) une coronarographie
(5) une exploration électrophysiologique

(b) Il n'est pas indispensable de procéder à des explorations complémentaires quand on n'observe que :

(1) un seul complexe ectopique auriculaire ou jonctionnel par minute sur un électrocardiogramme de repos ;
(2) un seul complexe ectopique ventriculaire par minute sur un électrocardiogramme de repos.

(c) De même, il est possible d'envisager la prorogation du certificat par le médecin évaluateur trois mois après la mise en place d'un stimulateur cardiaque dans la mesure où :

(1) il n'existe pas d'autre raison d'inaptitude ;
(2) l'appareil fonctionne avec une sonde bipolaire ;
(3) le candidat n'est pas dépendant du stimulateur ;
(4) l'électrocardiogramme d'effort, pratiqué jusqu'au stade IV de Bruce ou son équivalent, sans manifestation d'intolérance, ne montre pas d'anomalie ou de signes d'ischémie myocardique. Une scintigraphie peut être utile en cas de troubles de la conduction ou de complexes stimulés sur l'électrocardiogramme de repos ;
(5) l'échographie Doppler bidimensionnelle ne montre pas d'anomalie ;

(6) L'enregistrement Holter n'indique pas de tendance à la tachyarythmie symptomatique ou asymptomatique ;

(7) Le suivi semestriel est assuré par un cardiologue reconnu, avec contrôle du stimulateur cardiaque et enregistrement Holter ;

(8) Réservé

9) (a) Un souffle cardiaque d'étiologie inconnue exige l'avis d'un cardiologue avant la prise de décision par le médecin évaluateur. Si le souffle est net, le bilan doit comporter une échocardiographie Doppler bidimensionnelle.

(b) Valvulopathies :

(1) une bicuspidie aortique est acceptable sans restriction en l'absence d'autre anomalie cardiaque ou aortique, mais elle nécessite un contrôle tous les deux ans incluant une échocardiographie.

(2) un rétrécissement aortique (pression différentielle inférieure à 25 mm Hg) peut être accepté, mais seulement pour le vol avec plusieurs pilotes. Un contrôle annuel comportant une échocardiographie Doppler bidimensionnelle doit alors être effectué par un cardiologue agréé.

(3) une insuffisance aortique est acceptable sans restriction lors d'un renouvellement de certificat si elle est insignifiante. L'échocardiographie Doppler bidimensionnelle ne doit pas montrer d'anomalie patente de l'aorte ascendante. Un cardiologue agréé doit procéder à un contrôle annuel.

(4) une atteinte de la valvule mitrale (sténose mitrale rhumatismale) est en principe cause d'inaptitude.

(5) prolapsus ou insuffisance mitrale. Les candidats présentant un click méso-systolique isolé peuvent être déclarés aptes sans restriction. Les candidats présentant une insuffisance mitrale minime non compliquée doivent être limités au vol à plusieurs pilotes. Les candidats présentant des signes de surcharge volumique du ventricule gauche mise en évidence par une augmentation du diamètre télédiastolique du ventricule gauche doivent être déclarés inaptes. Ces cas doivent faire l'objet d'un contrôle annuel par un cardiologue reconnu avant prise de décision par le médecin évaluateur.

(c) Chirurgie valvulaire :

(1) les candidats porteurs d'une prothèse valvulaire mécanique doivent être déclarés inaptes.

(2) les candidats porteurs d'une bioprothèse peuvent être déclarés aptes par le médecin évaluateur 9 mois après l'intervention chirurgicale, sous réserve :

(i) d'un fonctionnement valvulaire et ventriculaire normal au vu de l'échocardiographie Doppler bidimensionelle ;

(ii) d'une épreuve d'effort non limitée par la survenue de signes d'intolérance ;

(iii) de l'absence confirmée d'atteinte coronarienne, à moins qu'une intervention de revascularisation efficace n'ait été réalisée ;

(iv) qu'aucun traitement médicamenteux à visée cardiologique ne soit nécessaire ;

(v) d'un contrôle cardiologique annuel soumis au médecin évaluateur est exigé.

10) Les cas des candidats subissant ou ayant subi un traitement anticoagulant, doivent être soumis au médecin évaluateur.

11) Les anomalies de l'épicarde, du myocarde et de l'endocarde, primitives ou secondaires, entraînent l'inaptitude jusqu'à leur disparition clinique. Le bilan cardio-vasculaire demandé par le médecin évaluateur peut nécessiter une échocardiographie Doppler bidimensionnelle, un électrocardiogramme d'effort, un enregistrement électrocardiographique ambulatoire sur 24 heures, une scintigraphie myocardique et une coronarographie. La délivrance du certificat par dérogation peut être assortie de l'obligation de subir des contrôles fréquents.

12) Les cardiopathies congénitales, même corrigées chirurgicalement, entraînent en principe l'inaptitude, à moins qu'elles n'aient pas de retentissement fonctionnel notable et qu'elles ne nécessitent pas de traitement médicamenteux. Un bilan cardiologique doit être demandé par le médecin évaluateur. Les explorations peuvent comporter une échocardiographie Doppler, un électrocardiogramme d'effort et un enregistrement électrocardiographique ambulatoire sur 24 heures. Des contrôles cardiologiques réguliers sont indispensables.

13) La transplantation cardiaque entraîne l'inaptitude.

14) (réservé)

MC 2 au § 6 - APPAREIL RESPIRATOIRE

1) Pour la Classe 1, des tests spirométriques sont exigés à l'examen initial : un rapport VEMS/CV inférieur à 70% nécessite l'avis d'un pneumologue. Pour les Classes 2 et 3, un débit expiratoire de pointe inférieur à 80% de la normale, compte tenu de l'âge, du sexe et la taille, nécessite l'avis d'un pneumologue.

2) Les candidats présentant des crises d'asthme récidivantes doivent être déclarés inaptes. Cependant :
   (a) le certificat Classe 1 peut être délivré par le médecin évaluateur si l'état clinique est stable, avec des épreuves fonctionnelles respiratoires convenables, et si le traitement est compatible avec la sécurité des vols.
   (b) le certificat de classe 2 ou 3 peut être délivré par le médecin évaluateur si l'état clinique est stable, avec des épreuves fonctionnelles respiratoires convenables, et si le traitement est compatible avec la sécurité des vols.

3) Les candidats atteints de sarcoïdose évolutive doivent être déclarés inaptes lors de l'examen initial. Lors des examens révisionnels, la délivrance d'un certificat d'aptitude peut être envisagée par le médecin évaluateur :
   (a) si un bilan complet ne montre pas d'atteinte générale ; et
   (b) si la maladie est limitée aux ganglions lymphatiques hilaires et en l'absence de tout traitement médicamenteux.

4) Pneumothorax spontané :
   (a) après guérison complète d'un pneumothorax spontané isolé, confirmée par un bilan respiratoire complet, le certificat peut être accordé après une année de recul.
   (b) le renouvellement du certificat peut être accordé par le médecin évaluateur si, au bout de 6 semaines, le candidat est parfaitement rétabli d'un épisode de pneumothorax spontané isolé. La levée de toute restriction peut être envisagée par le médecin évaluateur au bout d'un an.
   (c) un pneumothorax spontané récidivant est cause d'inaptitude. Cependant, le certificat d'aptitude peut être accordé par le médecin évaluateur après une intervention chirurgicale si la récupération est satisfaisante.

5) La pneumonectomie est cause d'inaptitude. Une décision d'aptitude après chirurgie thoracique moins importante peut être prise par le médecin évaluateur en cas de rétablissement satisfaisant et après un bilan respiratoire complet.

6) (réservé)

7) a) Tout candidat atteint d'affections pleuropulmonaires évolutives ne peut être déclaré apte par le médecin évaluateur qu'après un bilan respiratoire complet.

b) Tout candidat atteint de tuberculose ne peut être déclaré apte que sur avis du médecin évaluateur.

MC 3 au § 6 - APPAREIL DIGESTIF

1 (a) S'agissant des classes 1 et 2, toute dyspepsie récidivante nécessitant un traitement doit faire l'objet d'explorations endoluminales (radiologiques ou endoscopiques). Les examens biologiques doivent comporter un dosage de l'hémoglobine et un examen coprologique. Le renouvellement du certificat par le médecin évaluateur exige la preuve de la guérison de tout syndrome ulcéreux ou inflammatoire important. Pour la classe 3, le renouvellement du certificat médical est soumis à l'approbation du médecin évaluateur.

(b) La pancréatite est cause d'inaptitude. Cependant, le certificat d'aptitude peut être accordé par le médecin évaluateur en cas de suppression de la cause de l'obstruction (p. ex. médicament, calcul biliaire).

(c) L'alcool peut être à l'origine d'une dyspepsie et d'une pancréatite. Si cela paraît nécessaire, il convient de faire une évaluation complète de la consommation ou de l'abus de l'alcool.

2) Un gros calcul biliaire, unique et asymptomatique, peut être compatible avec la délivrance d'un certificat d'aptitude après évaluation par le médecin évaluateur.
Un sujet porteur de calculs biliaires multiples asymptomatiques et en instance de bilan ou de traitement, doit être déclaré inapte temporaire.

3) (a) Les affections intestinales inflammatoires chroniques (iléite régionale, colite ulcéreuse, diverticulite) sont causes d'inaptitude. Le renouvellement d'un certificat de Classe 1 et 2 et la délivrance initiale d'un certificat de Classe 2 ou 3 peuvent être acceptés par le médecin évaluateur si la rémission est complète et si l'éventuel traitement prescrit est mineur. Un suivi régulier est indispensable.

(b) Les affections intestinales inflammatoires chroniques peuvent être déclarés aptes par le médecin évaluateur sous réserve d'un suivi régulier pour les candidats à la classe 3.

4) Toute intervention de chirurgie abdominale entraîne l'inaptitude pour une durée minimale de trois mois. Le médecin évaluateur peut accorder plus précocement le renouvellement du certificat si la guérison est complète, si le candidat est asymptomatique et si le risque de complication secondaire ou de récidive est minime.

5) (réservé)

MC 4 au § 6 - TROUBLES METABOLIQUES, NUTRITIONNELS ET ENDOCRINIENS

1) Tout dysfonctionnement métabolique, nutritionnel ou endocrinien est cause d'inaptitude. Le renouvellement du certificat d'aptitude peut être envisagé par le médecin évaluateur si l'affection est asymptomatique, cliniquement compensée et stable, avec ou sans traitement substitutif, et régulièrement suivie par un spécialiste compétent.

2) La constatation d'une glycosurie ou d'une glycémie anormale exige un bilan. Le certificat d'aptitude peut être accordé par le médecin évaluateur s'il est montré que la tolérance au glucose est normale (seuil rénal abaissé) ou, en cas de tolérance anormale au glucose en l'absence de toute pathologie diabétique, si l'état du candidat est parfaitement contrôlé par le régime et le suivi régulier.

3) La prise de médicaments antidiabétiques est cause d'inaptitude. Cependant, dans certains cas, l'utilisation de biguanides peut être tolérée par dérogation.

4) (réservé)

(5) Le personnel aéronautique de classe 3 sous traitement antidiabétique oral ou insulinothérapie peut être déclaré apte si les conditions d'administration des médicaments n'entravent pas l'exercice en toute sécurité des privilèges de sa licence et sous réserve d'un suivi régulier par le médecin évaluateur.

(6) Le personnel aéronautique de classe 3 présentant une obésité extrême peut être déclaré apte s'il ne présente aucune manifestation clinique pouvant constituer une entrave à l'exercice en toute sécurité des privilèges de sa licence.

MC 5 au § 6 - HEMATOLOGIE

1) Les anémies qui se manifestent par une diminution de la concentration de l'hémoglobine doivent faire l'objet d'un bilan. Toute anémie réfractaire aux traitements est cause d'inaptitude. L'aptitude peut être accordée par le médecin évaluateur en cas de traitement efficace de la cause primitive (par ex. une carence martiale ou une carence en vitamine B12), si l'hématocrite s'est stabilisé à plus de 32%, et dans les thalassémies mineures ou les hémoglobinopathies, en l'absence d'antécédents de crises paroxystiques et si la capacité fonctionnelle est parfaitement conservée.

Toutefois, les porteurs du seul trait drépanocytaire (hétérozygotes) peuvent être déclarés aptes.

2) Toute hypertrophie des ganglions lymphatiques nécessite un bilan. L'aptitude peut être envisagée par le médecin évaluateur après la guérison complète d'un processus infectieux aigu ou d'un lymphome de Hodgkin traité et en rémission complète.

3) En cas de leucémie chronique, le certificat d'aptitude peut être accordé par le médecin évaluateur s'il s'agit d'une atteinte lymphatique aux stades 0, I et éventuellement II, sans anémie associée et ne nécessitant qu'un traitement mineur, ou d'une leucémie à tricholeucocytes, stable et avec des valeurs normales de l'hémoglobine et des plaquettes. Un suivi régulier est exigé.

4) Toute splénomégalie exige un bilan. Le médecin évaluateur peut accorder le certificat d'aptitude si l'hypertrophie est minime, stable et qu'elle ne s'accompagne d'aucune autre maladie ou si l'hypertrophie est minime et associée à une maladie sans incidence sur la sécurité (p. ex. un lymphome de Hodgkin en rémission).

5) Toute polycytémie doit faire l'objet d'un bilan. Le médecin évaluateur médecin évaluateur peut accorder une aptitude limitée si la maladie est stable et ne s'accompagne d'aucune autre affection.

6) Les troubles notables de la coagulation exigent un bilan. Le médecin évaluateur peut accorder une aptitude limitée en l'absence d'antécédents d'épisodes hémorragiques ou thrombo-emboliques notables.

7) (réservé)

MC 6 au § 6 - APPAREIL URINAIRE

1) Tout résultat anormal des analyses d'urine nécessite des explorations complémentaires.

2) Les calculs rénaux asymptomatiques ou les antécédents de coliques néphrétiques imposent un bilan. Dans l'attente du bilan ou du traitement le médecin évaluateur doit prononcer une inaptitude temporaire. Après un traitement efficace, un certificat d'aptitude sans restriction peut être délivré par le médecin évaluateur.

3) Toute opération chirurgicale urologique majeure entraîne l'inaptitude temporaire. le médecin évaluateur peut accorder le certificat d'aptitude si le candidat est complètement asymptomatique et si le risque de complication secondaire ou de récidive est faible.

4) La transplantation rénale ou la cystectomie totale sont incompatibles avec la délivrance d'un certificat initial. Le renouvellement d'un certificat d'aptitude peut être accordé par le médecin évaluateur dans les conditions suivantes :

   c. transplantation rénale parfaitement compensée et tolérée, ne nécessitant qu'un traitement immunosuppresseur mineur, après un minimum de 12 mois de recul ;

   d. cystectomie totale fonctionnellement satisfaisante, sans signes de récidive, d'infection ou de pathologie primitive.

5) (réservé)

MC 7 au § 6 - INFECTIONS SEXUELLEMENT TRANSMISSIBLES ET VIH/SIDA

1) La positivité au VIH est cause d'inaptitude.

2) Le renouvellement du certificat d'aptitude des sujets VIH-positifs avec restriction peut être envisagé par le médecin évaluateur, sous réserve de contrôles fréquents. La survenue d'un SIDA ou du complexe apparenté au SIDA est cause d'inaptitude.

3) La syphilis aiguë est cause d'inaptitude. Un certificat peut être accordé par le médecin évaluateur aux sujets correctement traités et guéris de toute atteinte primaire ou secondaire.

4) (réservé)

MC 8 au § 6 - GYNECOLOGIE ET OBSTETRIQUE

1) Après avoir pris connaissance du bilan obstétrical, le C.E.M.A ou le M.E.A peut accorder un certificat d'aptitude aux femmes enceintes pour les 26 premières semaines de leur grossesse. Le C.E.M.A ou le M.E.A remette à la candidate et au médecin traitant une information écrite sur les complications éventuellement graves de la grossesse.

2) Les interventions majeures de chirurgie gynécologique entraînent l'inaptitude pour une durée minimale de trois mois. Le médecin évaluateur peut accepter un renouvellement plus précoce de l'aptitude si la titulaire est totalement asymptomatique et si le risque de complication secondaire ou de récidive est faible.

3) (réservé)

MC 9 au § 6 - CONDITIONS D'APTITUDE MUSCULO-SQUELETTIQUE

1) Toute anomalie corporelle, y compris l'obésité, ou un déficit musculaire, peut nécessiter la prescription par le médecin évaluateur d'un test médical en vol ou en simulateur. Une attention particulière sera portée aux procédures et évacuations d'urgence. Il peut être nécessaire d'imposer une restriction à des types d'aéronefs spécifiés.

2) Dans les cas de déficience d'un membre, avec ou sans prothèse dudit membre, le renouvellement du certificat d'aptitude peut être envisagé par le médecin évaluateur après un test en vol ou en simulateur de vol satisfaisant. Il peut être nécessaire d'imposer une restriction à des types d'aéronefs spécifiés.

3) Le médecin évaluateur peut envisager la délivrance du certificat d'aptitude à un candidat présentant une maladie inflammatoire, infiltrante, traumatique ou dégénérative de l'appareil musculosquelettique. Dans la mesure où la maladie est en rémission, où le candidat ne prend pas de médicaments interdits et a effectué de façon satisfaisante un éventuel test en vol ou en simulateur de vol, il peut être nécessaire d'imposer une restriction à des types d'aéronefs spécifiés.

4) (réservé)

MC 10 au § 6 - CONDITIONS D'APTITUDE PSYCHIATRIQUE

1) Un état comportant des symptômes psychotiques est cause d'inaptitude. Le certificat d'aptitude ne peut être accordé que si le médecin évaluateur a l'assurance que le diagnostic initial était erroné ou mal fondé ou s'il n'y avait eu qu'un épisode d'origine toxique.

2) Toute névrose avérée est cause d'inaptitude. Le médecin évaluateur peut accorder l'aptitude après expertise par un psychiatre en relation avec le médecin évaluateur et si toute médication psychotrope a été arrêtée depuis trois mois au moins.

3) Une tentative de suicide ou des écarts graves de conduite répétés sont causes d'inaptitude. Toutefois, une aptitude peut être envisagée par le médecin évaluateur après complète évaluation du cas individuel et, éventuellement avec une expertise psychiatrique ou un bilan psychologique.

4) La consommation abusive d'alcool, la prise de médicaments psychotropes ou de drogues, avec ou sans état de dépendance, sont causes d'inaptitude. Le certificat d'aptitude peut être cependant délivré par le médecin évaluateur après une période de deux ans pendant laquelle la sobriété ou l'absence d'usage de drogue sont prouvées. Le renouvellement plus précoce de l'aptitude par le médecin évaluateur avec restriction peut être accordé après :
   (a) un traitement en établissement spécialisé de quatre semaines au moins ;
   b) une expertise par un psychiatre en relation avec le médecin évaluateur ;
   (c) une évaluation continue, comportant des examens sanguins et des comptes rendus fournis par l'environnement professionnel pendant une période de trois ans.

MC 11 au § 6 - CONDITIONS D'APTITUDE NEUROLOGIQUE

1) Toutes les affections stables ou évolutives du système nerveux sont causes d'inaptitude. Toutefois, après évaluation approfondie, le médecin évaluateur peut accepter des déficits fonctionnels mineurs en rapport avec une maladie stabilisée.

2) Le diagnostic d'épilepsie est cause d'inaptitude. La survenue d'un ou plusieurs épisodes convulsifs après l'Age de 5 ans est cause d'inaptitude. Toutefois, un épisode convulsif unique peut être accepté par le médecin évaluateur s'il est imputable à une cause occasionnelle isolée et après un bilan neurologique approfondi comportant entre autres un EEG après privation de sommeil.

3) Les anomalies électroencéphalographiques paroxystiques sont causes d'inaptitude.

4) Les antécédents d'un ou plusieurs épisodes de troubles de la conscience sont causes d'inaptitude. Toutefois, ces épisodes peuvent être tolérés par le médecin évaluateur s'ils peuvent être expliqués de façon satisfaisante par une cause occasionnelle isolée et après un bilan neurologique approfondi comportant entre autres un EEG après privation de sommeil.

5) Pour les traumatismes crâniens avec perte de conscience, voir le paragraphe 4 ci-dessus. Les traumatismes crâniens avec fracture du crâne, brèche méningée ou lésion cérébrale mais sans perte de conscience, peuvent être acceptés par le médecin évaluateur après guérison complète et bilan neurologique approfondi comportant entre autres un EEG après privation de sommeil, avec éventuellement une évaluation psychologique.

MC 12 au § 6 - CONDITIONS D'APTITUDE OPHTALMOLOGIQUE

1) La chirurgie réfractive est cause d'inaptitude. Toutefois, le renouvellement ou la prorogation des certificats de Classe 1 et la délivrance d'un certificat d'aptitude initial de Classe 2 ou 3 peuvent être envisagés par le médecin évaluateur , 12 mois après la date de l'intervention de chirurgie réfractive, à condition que :
   (a) l'erreur de réfraction préopératoire ait été inférieure de 5 dioptries ;
   (b) une stabilité correcte de la réfraction soit obtenue (variation diurne inférieure à 0,75 dioptries) ;
   (c) la sensibilité à l'éblouissement ne soit pas accrue ;

2) (a) Lors de l'examen initial pour la délivrance d'un certificat de Classe 1, un bilan ophtalmologique complet doit être pratiqué par ou sous la direction et le contrôle d'un ophtalmologiste agréé en médecine aéronautique.
   (b) Lors de l'examen pour la délivrance d'un certificat de Classe 2 ou 3, tout candidat devant porter une correction optique pour satisfaire aux normes doit fournir une copie de la formule de la correction prescrite.

3) A chaque examen médical de renouvellement ou de prorogation, il convient d'effectuer un contrôle de l'aptitude visuelle et un examen oculaire à la recherche d'une éventuelle pathologie. Tous les cas anormaux ou douteux doivent être adressés à un ophtalmologiste agréé en médecine aéronautique.

4) Examen approfondi : à la fréquence spécifiée dans le présent règlement, les examens de prorogation ou de renouvellement doivent comporter un examen ophtalmologique complet, réalisé par ou sous la direction et le contrôle d'un ophtalmologiste agréé en médecine aéronautique.

5) (réservé)

(f) comprendre et observer les procédures relatives à la coordination et l'incapacité de l'équipage et

(g) communiquer efficacement avec les autres membres d'équipage.

3. Les limites suivantes sont applicables, et corrigées pour tenir compte de conditions turbulentes et des qualités de vol, ainsi que des performances de l'aéronef à sustentation motorisée utilisé.

(a) Limites du vol en IFR :

Hauteur :

En général ± 100 pieds

Démarrer une remise des gaz à la hauteur/altitude de décision + 50 pieds /– 0 pied

Hauteur/altitude minimale de descente + 50 pieds /– 0 pied

Tenue d'axe

Sur radioguidage ± 5°

Approche de précision déviation à moitié de l'échelle,azimut et alignement de descente

Cap :

Opérations normales ± 5°

Opérations inhabituelles/d'urgence ± 10°

Vitesse :

En général ± 10 nœuds

Avec simulation de panne moteur + 10 nœuds/- 5 nœuds

(b) Limites du vol en VFR :

Hauteur :

En général ± 100 pieds

Cap :

Opérations normales ± 5°

Opérations inhabituelles/d'urgence ± 10°

Vitesse :

En général ± 10 nœuds

Avec simulation de panne moteur + 10 nœuds/- 5 nœuds

Dérive au sol :

Mise en vol stationnaire dans l'effet de sol (IGE) ± 3 pieds

Atterrissage ± 2 pieds (avec 0 pied vers l'arrière ou en vol latéral).

Contenu de la formation/de l'examen pratique/du contrôle de compétences

4. Les symboles suivants signifient :

P = formé en tant que PIC ou copilote et en tant que PF et PNF pour la délivrance d'une qualification de type, selon le cas.

5. La formation pratique est effectuée au moins au niveau de l'équipement d'entraînement indiqué par (P), ou peut être dispensée sur tout autre niveau supérieur d'équipement représenté par la flèche (---->).

6. Les abréviations suivantes sont utilisées pour indiquer l'équipement de formation utilisé :

FFS = simulateur de vol ;
FTD = système d'entraînement au vol ;
OTD = autres dispositifs d'entraînement
PL = aéronefs à sustentation motorisée.

(a) Les candidats à l'examen pratique pour la délivrance d'une qualification de type d'aéronef à sustentation motorisée devront présenter les sections 1 à 5 et, le cas échéant, la section 6.

(b) Les candidats à la prorogation ou au renouvellement du contrôle de compétences d'une qualification de type d'aéronef à sustentation motorisée devront présenter les sections 1 à 5 et, le cas échéant, la section 6 et/ou la section 7.

(c) Les rubriques marquées d'un (*) doivent être accomplies par seule référence aux instruments. Si cette condition n'est pas remplie au cours de l'examen pratique ou du contrôle de compétences, la qualification de type est restreinte au VFR uniquement.

7. Lorsque la lettre «M» apparaît dans la colonne d'examen pratique ou de contrôle de compétences, elle indique que l'exercice est obligatoire.

8. Des entraîneurs synthétiques de vol (FSTD) sont utilisés pour la formation et l'examen pratiques s'ils font partie d'un cours de qualification de type agréé. Les considérations suivantes sont applicables pour l'agrément du cours :

(a) la qualification des FSTD telle que définie dans la partie OR ;

(b) les qualifications de l'instructeur.

E. Exigences particulières pour la catégorie des dirigeables.

1. Dans le cas d'examens pratiques ou de contrôles de compétences pour des qualifications de type de dirigeables, le candidat doit être reçu aux sections 1 à 5 et à la section 6 (si applicable) de l'examen pratique ou du contrôle de compétences. L'échec à plus de 5 rubriques implique que le candidat doit se présenter à nouveau la totalité de l'examen pratique ou du contrôle de compétences. Un candidat qui échoue à 5 rubriques, voire moins, ne doit se représenter qu'aux rubriques en question.

L'échec à l'une des rubriques lorsque l'examen ou le contrôle est présenté à nouveau, implique que le candidat doit se présenter à nouveau à la totalité de l'examen ou du contrôle. Toutes les sections de l'examen pratique ou du contrôle de compétences sont présentées dans un délai de 6 mois.

Tolérances de l'examen pratique en vol

2. Le candidat doit démontrer son aptitude à :
   (a) exploiter le dirigeable dans ses limites d'utilisation ;
   (b) effectuer toutes les manœuvres avec souplesse et précision ;
   (c) faire preuve de discernement et d'un sens de l'air ;
   (d) mettre en pratique ses connaissances aéronautiques ;
   (e) garder la maîtrise du dirigeable à tout instant de manière à ce que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre ne soit jamais remise en question.
   (f) comprendre et observer les procédures relatives à la coordination et l'incapacité de l'équipage et
   (g) communiquer efficacement avec les autres membres d'équipage.

3. Les limites suivantes sont applicables, éventuellement corrigées pour tenir compte de conditions turbulentes et des qualités de vol, ainsi que des performances du dirigeable utilisé.

(a) Limites du vol en IFR :

Hauteur :

En général : ± 100 pieds

Démarrer une remise des gaz à la hauteur/altitude de décision :+ 50 pieds /– 0 pied

Hauteur/altitude minimale de descente + 50 pieds /– 0 pied

Tenue d'axe

Sur radioguidage : ± 5°

Approche de précision : déviation à moitié de l'échelle, azimut et alignement de descente

Cap :

Opérations normales : ± 5°

Opérations inhabituelles/d'urgence : ± 10°

(b) Limites du vol en VFR :

Hauteur :

En général ± 100 pieds

Cap :

Opérations normales ± 5°

Opérations inhabituelles/d'urgence ± 10°

Contenu de la formation/de l'examen pratique/du contrôle de compétences

4. Les symboles suivants signifient :

P = formé en tant que PIC ou copilote et en tant que PF et PNF pour la délivrance d'une qualification de type, selon le cas.

5. La formation pratique doit être effectuée au moins au niveau de l'équipement d'entraînement indiqué par (P), ou peut être dispensée sur tout autre niveau supérieur d'équipement représenté par la flèche (---->).

6 Les abréviations suivantes sont utilisées pour indiquer l'équipement de formation utilisé :

FFS = simulateur de vol ;

FTD = système d'entraînement au vol ;

OTD = autres dispositifs d'entraînement ;

As = dirigeable.

(a) Les candidats à l'examen pratique pour la délivrance d'une qualification de type de dirigeable doivent présenter les sections 1 à 5 et, si applicable, la section 6.

(b) Les candidats à un contrôle de compétences aux fins de la prorogation ou du renouvellement d'une qualification de type de dirigeable ne doivent présenter que les sections 1 à 5 et, si applicable, la section 6.

(c) Les rubriques marquées d'un (*) doivent être accomplies par seule référence aux instruments. Si cette condition n'est pas remplie au cours de l'examen pratique ou du contrôle de compétences, la qualification de type est restreinte au VFR uniquement.

7. Lorsque la lettre «M» apparaît dans la colonne d'examen pratique ou de contrôle de compétences, elle indique que l'exercice est obligatoire.

8. Des entraîneurs synthétiques de vol (FSTD) sont utilisés pour la formation et l'examen pratiques s'ils font partie d'un cours de qualification de type. Les considérations suivantes sont applicables au cours :

(a) la qualification des FSTD, telle que définie dans la partie OR ;

(b) les qualifications de l'instructeur.

APPENDICE AU § 2.1.5.2 :RENOUVELLEMENT QUALIFICATIONS DE PILOTES ARRIVEES A ECHEANCE

1. Généralités

Pour le renouvellement d'une qualification de classe ou de type, les candidats devront satisfaire, le cas échéant, effectuer un réentraînement dans un organisme de formation agréé ou dans un organisme de formation déclaré ou par un instructeur habilité par l'ANAC. Ce réentrainement peut être dispensé par :

(a) un organisme de formation agréé (OFA) ;
(b) un organisme de formation déclaré (OFD), si la qualification arrivée à échéance était une qualification de classe d'avion monomoteur à pistons ne présentant pas de hautes performances ;
(c) un exploitant aérien ayant :
  (i) un programme de formation approuvé par l'ANAC pour cette formation de remise à niveau ;
  (ii) des instructeurs qualifiés et habilités par l'ANAC.

2. Contenu du programme de réentrainement

2.1 Le contenu du programme de réentrainement pour le renouvellement de la qualification de classe ou de type est défini dans l'objectif d'atteindre le niveau de compétence nécessaire pour exploiter en toute sécurité le type ou la classe d'aéronef concerné.

2.2 La formation de recyclage nécessaire doit être déterminée au cas par cas par l'OFA, l'OFD ou l'instructeur habilité par l'ANAC, en tenant compte des facteurs suivants :

(i). l'expérience du demandeur. Pour le déterminer, l'OFA, l'OFD ou l'instructeur habilité par l'ANAC doivent évaluer le carnet de bord du pilote et, si nécessaire, effectuer un test dans un simulateur de vol, le cas échéant pour évaluer la performance du candidat lors d'une simulation de compétence ;
(ii). la complexité de l'aéronef ;
(iii). si le candidat a une qualification valide sur un autre type ou classe d'aéronef ; et
(iv). le temps écoulé depuis l'expiration de la période de validité de la qualification. Le contenu de formation nécessaire pour atteindre le niveau de compétence souhaité devrait augmenter avec le temps écoulé conformément au §3 du présent appendice.

2.3 Une fois que les besoins du candidat sont déterminés l'OFA, l'OFD ou l'instructeur habilité par l'ANAC doivent développer un programme de formation basé sur le cours

approuvé par l'ANAC et se concentrer sur les aspects où le demandeur a montré les plus grands besoins. La performance du candidat doit être examinée au cours de la formation et des instructions supplémentaires doivent être fournies si nécessaire pour atteindre la norme requis pour le contrôle de compétence.

2.4 Une fois la formation terminée avec succès, l'OFA, l'OFD ou l'instructeur habilité par l'ANAC doivent délivrer un certificat de fin de formation au postulant, qui :

- décrit l'évaluation des éléments énumérés au §2.2 ci-dessus ;
- décrit la formation reçue ; et
- comprend une déclaration attestant que la formation a été suivie avec succès ;

La détention d'une attestation médicale en vue de la délivrance ou le renouvellement d'une licence n'autorise pas le détenteur à exercer les privilèges de cette licence à moins que celui-ci détienne un justificatif de contrôle de compétences valides et d'expérience récente pour la qualification concernée.

3. Tableau relatif au renouvellement de qualifications expirée

3.1 En fonction de la période d'expiration de la qualification d'aéronef, le titulaire d'une licence doit remplir les conditions suivantes pour bénéficier du rétablissement des privilèges liés à ses qualifications lorsqu'elles ont expiré.

Période écoulée	Exigence d'examen théorique	Exigences minimum de programme de formation de qualification de classe ou de type pour :		Exigences de test pratique pour la qualification de classe ou de type pour :	
		MTOW ≤5700kg	MTOW >5700kg	MTOW ≤5700kg	MTOW >5700kg
inférieur ou égal à 3 mois	Non applicable	Non applicable	Non applicable	Contrôle de compétences de la qualification	Contrôle de compétences de la qualification
(a) supérieur à 3 mois et inférieur ou égale à 1 an	Non applicable	cours de réentrainement approuvé par l'ANAC	cours de réentrainement approuvé par l'ANAC	Contrôle de compétences de la qualification	Contrôle de compétences de la qualification
(b) Supérieur ou égale à un an et inférieur ou égale à 5 ans	1. Droit aérien ; 2. Procédures opérationnelles ; 3. Météorologie ; 4. Performances humaines (s'il y a lieu) ; 5. Connaissances générales de l'aéronef	au moins 5 heures de réentraînement approuvé par l'ANAC	au moins 5 heures de réentraînement approuvé par l'ANAC	Test de qualification	Test de qualification
(c) Supérieur à 5 ans et inférieur ou égale à 10 ans	1. Droit aérien ; 2. Procédures opérationnelles ; 3. Météorologie ; 4. Performances humaines (s'il y a lieu) ; 5. Connaissances générales de l'aéronef	au moins 10 heures de réentraînement en vol suite à un cours théorique (approuvé par l'ANAC)	au moins 10 heures de réentraînement en vol suite à un cours théorique (Cours de formation de qualification de type) [approuvés par l'ANAC)	1. Test général de vol 2. Test de qualification	Test initial de qualification
(d) Supérieur ou égale à 10 ans	Test théorique au niveau approprié (PPL, CPL ou ATPL)	Cours complet de qualification de type ou de classe	Cours complet approuvé de qualification de type	1. Test général de vol 2. Test de qualification	Test initial de qualification

3.2 Pour le paragraphe 3.1(c), le détenteur de licence pourrait être exempté du test de droit aérien et procédures opérationnelles s'il a exercé les privilèges de la licence ivoirienne durant les 5 dernières années.

3.3 Pour le paragraphe 3.1(d), le détenteur de licence pourrait être exempté de l'examen théorique s'il a exercé les privilèges de la licence ivoirienne durant les 5 dernières années.

3.4 Pour le paragraphe 3.1(c) et 3.1(d), le détenteur de licence pourrait être éligible pour effectuer un examen initial de qualification d'aéronef dans un simulateur de vol approuvé s'il justifie qu'il a exercé les privilèges de sa licence ivoirienne ou toute autre licence étrangère durant les 5 dernières années et est en conformité avec le programme de formation approuvé.

3.5 Nonobstant le paragraphe 3.1, si le détenteur de licence est actif sur le type d'aéronef à travers l'exercice de ses privilèges de sa licence étrangère, l'autorité pourrait ne pas tenir compte de certaines exigences soit entièrement ou en partie de conditions requises.

3.6 Pour le but du paragraphe 3.5, "actif" signifie que le détenteur de la licence :

(a) est actuellement qualifié sur le type d'aéronef indiqué sur la licence étrangère ;

(b) a effectué au moins 4 étapes de vols commerciaux sur le type d'aéronef considéré dans les 12 mois qui précédant la date de demande de candidature ;

(c) a effectué 2 contrôles de compétences sur le type d'aéronef considéré (sur aéronef ou dans un simulateur de vol approuvé par l'Autorité d'Aviation Civile d'un État contractant) dans les 12 derniers mois précédant la date de demande de candidature. Ces 2 contrôles de compétences ne doivent pas être effectués dans une période de 4 mois. Au moins un de ces contrôles de compétences doit avoir été effectué par une Autorité d'Aviation Civile ou ses examinateurs désignés, tandis l'autre pourrait être effectué par un exploitant étranger ; et

(d) a effectué en exploitation, au moins trois décollages et atterrissages sur type d'aéronef considéré dans les 90 précédant la date de demande de candidature, dans un aéronef ou dans un simulateur de vol approuvé par une Autorité d'Aviation Civile étrangère.

4. Renouvellement de qualification de vol aux instruments expirée

Lorsqu'une qualification de vol aux instruments a expiré dans une période de 12 mois, le test de contrôle doit être effectué en conformité avec les exigences du test de renouvellement de ladite qualification.

Si la période d'expiration du contrôle de compétences dépasse 12 mois, le détenteur de la licence doit effectuer avec succès un contrôle complet pratique de vol aux instruments. Suite à la conduite satisfaisante du contrôle de compétences, la mention de la qualification de vol aux instruments datera à partir de la date du déroulement du test. Quand un détenteur de licence est demeuré actif dans les vols aux instruments dans un autre pays, l'autorité pourrait ne pas tenir compte des exigences requises soit entièrement ou en partie.

APPENDICE AU § 2.1.9 : PRISE EN COMPTE DES CONNAISSANCES THEORIQUES

Obtention de crédits de connaissances théoriques pour la délivrance d'une licence de pilote dans une autre catégorie d'aéronef – passerelles et conditions d'examen

1. PPL, BPL, ULM et SPL

Pour la délivrance d'une PPL, BPL, ULM ou SPL, le titulaire d'une licence dans une autre catégorie d'aéronef doit suivre une instruction théorique et être reçu à des examens théoriques correspondant au niveau approprié, dans les thèmes suivants :

— principes du vol,
— procédures opérationnelles,
— performances et préparation du vol,
— connaissance générale de l'aéronef, navigation.

2. CPL

2.1. Un candidat à une CPL titulaire d'une CPL dans une autre catégorie d'aéronef bénéficie d'une passerelle de connaissances théoriques sur un cours agréé, en fonction des différences identifiées entre les programmes de la CPL pour différentes catégories d'aéronefs.

2.2. Le candidat doit réussir les examens théoriques, tels que définis dans le présent règlement portant sur les sujets suivants, dans la catégorie appropriée d'aéronef :

— connaissance générale de l'aéronef : cellule et systèmes, électricité, motorisation, équipements de secours;
— connaissance générale de l'aéronef: Instruments;
— performances des avions ou des hélicoptères, selon le cas ;
— procédures opérationnelles et
— principes du vol.

2.3. Les candidats à une CPL qui ont réussi les examens théoriques pertinents pour une IR dans la même catégorie d'aéronef reçoivent les crédits correspondant aux exigences en termes de connaissances théoriques dans les sujets suivants :

— performances humaines ;
— météorologie.

3. ATPL

3.1. Un candidat à une ATPL, titulaire d'une ATPL dans une autre catégorie d'aéronef, bénéficie d'une passerelle de connaissances théoriques auprès d'un OFA en fonction des différences identifiées entre les programmes de l'ATPL pour différentes catégories d'aéronefs.

3.2. Le candidat doit réussir les examens théoriques tels que définis dans la présente partie, portant sur les sujets suivants, dans la catégorie appropriée d'aéronef :

— connaissance générale de l'aéronef : cellule et systèmes, électricité, motorisation, équipements de secours ;
— connaissance générale de l'aéronef : instruments ;
— performance ;
— procédures opérationnelles et
— principes du vol.

3.3. Un candidat à une ATPL(A) qui a réussi les examens théoriques pertinents pour une CPL(A) reçoit les crédits correspondant aux exigences en termes de connaissances théoriques sur les communications en VFR.

3.4. Un candidat à une ATPL(H) qui a réussi les examens théoriques pertinents pour une CPL(H) reçoit les crédits correspondant aux exigences en termes de connaissances théoriques dans les sujets suivants :

— réglementation ;
— principes du vol (hélicoptère) ;
— communications en VFR.

3.5. Un candidat à une ATPL(A) qui a réussi les examens théoriques pertinents pour une IR(A) reçoit les crédits correspondant aux exigences en termes de connaissances théoriques sur les communications en IFR.

3.6. Un candidat à une ATPL(H) avec une IR(H), qui a réussi les examens théoriques pertinents pour une CPL(H), reçoit les crédits correspondant aux exigences en termes de connaissances théoriques dans les sujets suivants :

— principes du vol (hélicoptère) ;
— communications en VFR.

4. IR

4.1. Un candidat à une IR qui a réussi les examens théoriques pertinents pour une CPL dans la même catégorie d'aéronef reçoit les crédits correspondant aux exigences en termes de connaissances théoriques dans les sujets suivants :

— performances humaines ;
— météorologie.

4.2. Un candidat à une IR(H) qui a réussi les examens théoriques pertinents pour une ATPL(H) VFR doit réussir l'examen portant sur les sujets suivants :

— réglementation ;
— préparation et surveillance du vol ;
— radioguidage ;
— communications en IFR.

APPENDICE AUX § 2.4 ET 2.6: COURS DE FORMATION POUR LA DÉLIVRANCE D'UNE CPL ET D'UNE ATPL

1. Le présent appendice décrit les exigences relatives aux différents cours de formation pour la délivrance d'une licence CPL et d'une licence ATPL, avec et sans qualification IR.

2. Un candidat qui souhaite changer d'OFA pendant un cours de formation doit solliciter auprès de l'autorité compétente une évaluation formelle des heures additionnelles d'entraînement nécessaires.

A. Cours intégré ATP – avions

Généralités

1. L'objectif du cours intégré ATP(A) consiste à former des pilotes pour qu'ils atteignent le niveau de compétences nécessaire pour pouvoir exploiter, en tant que copilotes, des avions multimoteurs multipilotes qui effectuent du transport aérien commercial, et obtenir la CPL(A)/IR.

2. Un candidat qui souhaite suivre un cours intégré ATP(A) doit effectuer toutes les étapes d'instruction en un seul cours continu de formation, organisé par un OFA.

3. Un candidat peut être admis à une formation soit en tant que participant ab initio, soit en tant que titulaire d'une PPL(A) ou PPL(H) délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago. Dans le cas d'un participant titulaire d'une PPL(A) ou PPL(H), 50 % des heures de vol accomplies avant le cours donneront droit à des crédits, à concurrence de 40 heures d'expérience de vol, voire 45 heures si une qualification de vol de nuit sur avions a été obtenue, dont 20 heures au maximum peuvent contribuer à satisfaire l'exigence de temps de vol en instruction en double commande.

4. Le cours doit inclure :

(a) une formation théorique pour atteindre le niveau de connaissance requis pour l'ATPL(A);
(b) une formation au vol à vue et aux instruments et
(c) une formation au MCC pour l'exploitation d'avions multipilotes.

5. Un candidat qui ne termine pas ou ne peut assister à la totalité du cours ATP(A) peut introduire une demande auprès de l'autorité compétente pour présenter un examen théorique et une épreuve pratique en vue d'une licence ayant des privilèges moindres, ainsi qu'une qualification IR si les exigences applicables sont satisfaites.

Connaissances théoriques

6. Un cours théorique ATP(A) comprend au moins 750 heures d'instruction.

7. Le cours au MCC comprend au moins 25 heures d'instruction théorique et d'exercices.

Examen théorique.

8. Un candidat doit démonter un niveau de connaissance correspondant aux privilèges octroyés au titulaire d'une licence ATPL(A).

Formation en vol

9. La formation en vol, à l'exclusion de la formation de qualification de type, comprend au moins 195 heures au total, toutes les épreuves intermédiaires d'évaluation comprises, dont un maximum de 55 heures sur l'ensemble du cours peut être du temps aux instruments au sol. Au cours des 195 heures, les candidats doivent au moins accomplir :

(a) 95 heures d'instruction en double commande, dont un maximum de 55 heures peut être du temps aux instruments au sol ;
(b) 70 heures en tant que PIC, dont du temps de vol en VFR et aux instruments en tant qu'aspirant commandant de bord (SPIC). Le temps de vol aux instruments en tant que SPIC ne sera comptabilisé comme du temps de vol PIC qu'à concurrence de 20 heures ;
(c) 50 heures de vol en campagne en tant que PIC, dont 1 vol en VFR en campagne d'au moins 540 km (300 NM) au cours duquel des atterrissages avec arrêt complet seront effectués sur 2 aérodromes autres que l'aérodrome de départ ;
(d) 5 heures de vol seront effectuées de nuit, dont 3 heures d'instruction au vol en double commande et au moins 1 heure de navigation en campagne, ainsi que 5 décollages en solo et 5 atterrissages avec arrêt complet en solo ;

(e) 115 heures de temps aux instruments comprenant au moins :
  (1) 20 heures en tant que SPIC ;
  (2) 15 heures de MCC, pour lesquels un FFS ou un FNPT II peut être utilisé ;
  (3) 50 heures d'instruction au vol aux instruments, dont au maximum:
  (i) 25 heures peuvent être du temps aux instruments au sol dans un FNPT I, ou
  (ii) 40 heures peuvent être du temps aux instruments au sol dans un FNPT II, un FTD 2 ou un FFS, dont un maximum de 10 heures peut être effectué dans un FNPT I.

Un candidat détenteur d'un certificat attestant qu'il a accompli le module de base de vol aux instruments peut recevoir un crédit de 10 heures maximum correspondant au temps d'instruction aux instruments exigé. Les heures effectuées dans un BITD ne peuvent servir de crédit.

(f) 5 heures à effectuer dans un avion certifié pour le transport d'au moins 4 personnes, doté d'une hélice à pas variable et d'un train d'atterrissage escamotable.

Examen pratique

10. À l'issue de la formation en vol correspondante, le candidat présent l'examen pratique pour la CPL (A), soit sur un avion monomoteur, soit sur un multimoteur et l'examen pratique pour la qualification IR sur un avion multimoteur.

B. Cours modulaire ATP – avions

1. Les candidats à une licence ATPL(A) qui ont effectué leur instruction théorique dans un cours modulaire doivent :

(a) être titulaires d'au moins une licence PPL(A) délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago et

(b) avoir à leur actif au minimum les heures de formation théorique suivantes :

  (1) dans le cas de candidats titulaires d'une licence PPL(A): 650 heures;
  (2) dans le cas de candidats titulaires d'une licence CPL(A): 400 heures;
  (3) dans le cas de candidats titulaires d'une qualification IR(A): 500 heures;

(4) dans le cas de candidats titulaires d'une licence CPL(A) et d'une IR(A): 250 heures.

La formation théorique doit être terminée avant de présenter l'examen pratique pour l'ATPL(A).

C. Cours intégré CPL/IR – avions

Généralités

1. L'objectif du cours intégré CPL(A) et IR(A) consiste à former des pilotes pour qu'ils atteignent le niveau de compétences nécessaire pour pouvoir exploiter des avions monopilotes monomoteurs ou multimoteurs qui effectuent du transport aérien commercial, et obtenir la CPL(A)/IR.

2. Un candidat qui souhaite suivre un cours intégré CPL(A)/IR doit effectuer toutes les étapes d'instruction en un seul cours continu de formation, organisé par un OFA.

3. Un candidat peut être admis à une formation soit en tant que participant ab initio, soit en tant que titulaire d'une PPL(A) ou PPL(H) délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago. Dans le cas d'un participant titulaire d'une PPL(A) ou PPL(H), 50 % des heures de vol accomplies avant le cours donnent droit à des crédits, à concurrence de 40 heures d'expérience de vol, voire 45 heures si une qualification de vol de nuit sur avions a été obtenue, dont 20 heures au maximum peuvent contribuer à satisfaire l'exigence de temps de vol en instruction en double commande.

4. Le cours devra inclure :
   (a) une formation théorique pour atteindre le niveau de connaissance requis pour la CPL(A) et l'IR ;
   (b) une formation au vol à vue et aux instruments.

5. Un candidat qui ne termine pas ou ne peut assister à la totalité du cours CPL/IR(A) peut introduire une demande auprès de l'autorité compétente pour présenter un examen théorique et une épreuve pratique en vue d'une licence ayant des privilèges moindres, ainsi qu'une qualification IR si les exigences applicables sont satisfaites.

Connaissances théoriques

6. Un cours théorique CPL(A)/IR comprend au moins 500 heures d'instruction.

Examen théorique.

7. Un candidat doit démontrer un niveau de connaissance correspondant aux privilèges octroyés au titulaire d'une CPL(A) et d'une IR.

Formation en vol

8. La formation en vol, à l'exclusion de la formation de qualification de type, comprend au moins 180 heures au total, toutes les épreuves intermédiaires d'évaluation comprises, dont un maximum de 40 heures sur l'ensemble du cours peut être du temps aux instruments au sol. Au cours de la totalité des 180 heures, les candidats doivent au moins effectuer :

(a) 80 heures d'instruction en double commande, dont un maximum de 40 heures peut être du temps aux instruments au sol ;

(b) 70 heures de vol en tant que PIC, dont du temps de vol en VFR et aux instruments qui peut être accompli en tant que PIC. Le temps de vol aux instruments en tant que SPIC ne sera comptabilisé comme du temps de vol PIC qu'à concurrence de 20 heures ;

(c) 50 heures de vol en campagne en tant que PIC, dont 1 vol en VFR en campagne d'au moins 540 km (300 NM) au cours duquel des atterrissages avec arrêt complet seront effectués sur 2 aérodromes autres que l'aérodrome de départ ;

(d) 5 heures de vol seront effectuées de nuit, dont 3 heures d'instruction au vol en double commande avec au moins 1 heure de navigation en campagne, ainsi que 5 décollages en solo et 5 atterrissages avec arrêt complet en solo ;

(e) 100 heures de temps aux instruments comprenant au moins :

(1) 20 heures en tant que SPIC ; et

(2) 50 heures d'instruction au vol aux instruments, dont au maximum:

(i) 25 heures peuvent être du temps aux instruments au sol dans un FNPT I, ou

(ii) 40 heures peuvent être du temps aux instruments au sol dans un FNPT II, un FTD 2 ou un FFS, dont un maximum de 10 heures peut être accompli dans un FNPT I.

Un candidat détenteur d'un certificat attestant qu'il a accompli le module de base de vol aux instruments peut recevoir un crédit de 10 heures maximum correspondant au temps d'instruction aux instruments exigé. Les heures effectuées dans un BITD ne peuvent servir de crédit.

(f) 5 heures à effectuer dans un avion certifié pour le transport d'au moins 4 personnes, doté d'une hélice à pas variable et d'un train d'atterrissage escamotable.

Examens pratiques

10. À l'issue de la formation en vol correspondante, le candidat présente l'examen pratique pour la CPL(A) et celui pour la qualification IR soit sur un avion multimoteur, soit sur un monomoteur.

D. Cours intégré CPL – avions

Généralités

1. L'objectif du cours intégré CPL(A) consiste à former des pilotes pour qu'ils atteignent le niveau de compétences nécessaire pour se voir délivrer une CPL(A).

2. Un candidat qui souhaite suivre un cours intégré CPL(A) doit effectuer toutes les étapes d'instruction en un seul cours continu de formation, organisé par un OFA.

3. Un candidat peut être admis à une formation soit en tant que participant ab initio, soit en tant que titulaire d'une PPL(A) ou PPL(H) délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago. Dans le cas d'un participant titulaire d'une PPL(A) ou PPL(H), 50 % des heures de vol accomplies avant le cours donnent droit à des crédits, à concurrence de 40 heures d'expérience de vol, voire 45 heures si une qualification de vol de nuit sur avions a été obtenue, dont 20 heures au maximum peuvent contribuer à satisfaire l'exigence de temps de vol en instruction en double commande.

4. Le cours doit inclure :

(a) une formation théorique pour atteindre le niveau de connaissance requis pour la CPL(A) et

(b) une formation au vol à vue et aux instruments.

5. Un candidat qui ne termine pas ou ne peut assister à la totalité du cours CPL(A) peut introduire une demande auprès de l'autorité compétente pour présenter un examen théorique et une épreuve pratique en vue d'une licence ayant des privilèges moindres, si les exigences applicables sont satisfaites.

Connaissances théoriques

6. Un cours théorique CPL(A) comprend au moins 350 heures d'instruction.

Examen théorique

7. Un candidat doit démontrer un niveau de connaissance correspondant aux privilèges octroyés aux titulaires d'une CPL(A).

Formation en vol

8. La formation en vol, à l'exclusion de la formation de qualification de type, comprend au moins 150 heures au total, toutes les épreuves intermédiaires d'évaluation comprises, dont un maximum de 5 heures sur l'ensemble du cours peut être du temps aux instruments au sol. Au cours de la totalité des 150 heures, les candidats doivent au moins effectuer :

(a) 80 heures d'instruction en double commande, dont un maximum de 5 heures peut être du temps aux instruments au sol ;

(b) 70 heures en tant que PIC ;

(c) 20 heures de vol en campagne en tant que PIC, dont 1 vol en VFR en campagne d'au moins 540 km (300 NM) au cours duquel des atterrissages avec arrêt complet seront effectués sur 2 aérodromes autres que l'aérodrome de départ ;

(d) 5 heures de vol seront effectuées de nuit, dont 3 heures d'instruction au vol en double commande avec au moins 1 heure de navigation en campagne, ainsi que 5 décollages en solo et 5 atterrissages avec arrêt complet en solo ;

(e) 10 heures de vol aux instruments, dont un maximum de 5 heures peut être du temps aux instruments au sol dans un FNPT I, FTD 2, FNPT II ou FFS. Un candidat détenteur d'un certificat attestant qu'il a accompli le module de base de vol aux instruments recevra un crédit de 10 heures maximum correspondant au temps d'instruction aux instruments exigé. Les heures effectuées dans un BITD ne pourront servir de crédit ;

(f) 5 heures à effectuer dans un avion certifié pour le transport d'au moins 4 personnes, doté d'une hélice à pas variable et d'un train d'atterrissage escamotable.

Examen pratique

9. À l'issue de la formation en vol correspondante, le candidat présente l'examen pratique pour la CPL (A), soit sur un avion multimoteur, soit sur un monomoteur.

E. Cours modulaire CPL – avions

Généralités

1. L'objectif du cours modulaire CPL(A) consiste à former des personnes titulaires d'une PPL(A) pour qu'ils atteignent le niveau de compétences nécessaire pour se voir délivrer une CPL(A).

2. Avant d'entreprendre un cours modulaire CPL(A), un candidat doit être titulaire d'une PPL(A) délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago.

3. Avant d'entamer la formation en vol, le candidat doit :
   (a) avoir à son actif 150 heures de vol ;
   (b) avoir satisfait aux prérequis pour la délivrance d'une qualification de classe ou de type pour les avions multimoteurs conformément à la sous-partie H, si un avion multimoteur doit être utilisé lors de l'examen pratique.

4. Un candidat qui souhaite suivre un cours modulaire CPL(A) doit effectuer toutes les étapes d'instruction au vol en un seul cours continu de formation, organisé par un OFA. L'instruction théorique peut être dispensée par un OFA chargé exclusivement de la formation théorique.

5. Le cours doit inclure :
   (a) une formation théorique pour atteindre le niveau de connaissance requis pour la CPL(A) et
   (b) une formation au vol à vue et aux instruments.

Connaissances théoriques

6. Un cours théorique CPL(A) agréé comprend au moins 250 heures d'instruction.

Examen théorique.

7. Un candidat doit démontrer un niveau de connaissance correspondant aux privilèges octroyés aux titulaires d'une CPL(A).

Formation en vol

8. Les candidats ne détenant pas de qualification IR doivent suivre au moins 25 heures d'instruction au vol en double commande, dont 10 heures d'instruction aux instruments. Un maximum de 5 heures sur ces 10 heures peut être du temps aux instruments au sol dans un BITD, un FNPT I ou II, un FTD 2 ou un FFS.

9. Les candidats titulaires d'une qualification IR(A) valide reçoivent les crédits correspondant à la totalité de l'exigence portant sur le temps d'instruction aux instruments en double commande. Les candidats titulaires d'une qualification IR(H) valide recevront les crédits à concurrence de 5 heures de temps d'instruction aux instruments en double commande, auquel cas au moins 5 heures de temps d'instruction aux instruments en double commande seront effectuées dans un avion. Un candidat détenteur d'un certificat attestant qu'il a accompli le module de base de vol aux instruments peut recevoir un crédit de 10 heures maximum correspondant au temps d'instruction aux instruments exigé.

10. (a) Les candidats titulaires d'une qualification IR valide reçoivent au moins 15 heures d'instruction au vol à vue en double commande.

(b) Les candidats ne disposant pas d'une qualification de vol de nuit sur avion suivront en outre au moins 5 heures d'instruction au vol de nuit, dont 3 heures d'instruction au vol en double commande. Ces 3 heures incluent au moins 1 heure de navigation en campagne, ainsi que 5 décollages en solo et 5 atterrissages avec arrêt complet en solo ;

11. Au moins 5 heures de l'instruction au vol doivent être effectués dans un avion certifié pour le transport d'au moins 4 personnes, doté d'une hélice à pas variable et d'un train d'atterrissage escamotable.

Expérience.

12. Le candidat à une CPL(A) doit avoir effectué au moins 200 heures de vol, comprenant au moins :

(a) 100 heures en tant que PIC, dont 20 heures de vol en campagne en tant que PIC, comportant 1 vol en VFR en campagne d'au moins 540 km (300 NM) au cours duquel des atterrissages avec arrêt complet seront effectués sur 2 aérodromes différents de l'aérodrome de départ ;

(b) 5 heures de vol devront être effectuées de nuit, dont 3 heures d'instruction au vol en double commande comportant au moins 1 heure de navigation en campagne, ainsi que 5 décollages en solo et 5 atterrissages avec arrêt complet en solo et

(c) 10 heures de vol aux instruments, dont un maximum de 5 heures peut être du temps aux instruments au sol dans un FNPT I, FNPT II ou FFS. Un candidat détenteur d'un certificat attestant qu'il a accompli le module de base de vol aux instruments recevra un crédit de 10 heures maximum correspondant au temps d'instruction aux instruments exigé. Les heures effectuées dans un BITD ne pourront servir de crédit ;

(d) 6 heures de vol doivent être accomplies dans un avion multimoteur;

(e) des heures en tant que PIC pour d'autres catégories d'aéronefs peuvent être prises en compte pour atteindre les 200 heures de vol, dans les cas suivants :

(i) 30 heures sur hélicoptères, si le candidat est titulaire d'une PPL(H), ou

(ii) 100 heures sur hélicoptères, si le candidat est titulaire d'une CPL(H), ou

(iii) 30 heures sur TMG ou planeurs; ou

(iv) 30 heures sur dirigeables, si le candidat est titulaire d'une PPL(As), ou

(v) 60 heures sur dirigeables, si le candidat est titulaire d'une CPL(As).

Examen pratique

13. À l'issue de la formation en vol correspondante et s'il satisfait aux exigences pertinentes en matière d'expérience, le candidat présente l'examen pratique pour la CPL(A) soit sur un avion monomoteur, soit sur un multimoteur.

F. Cours intégré ATP/IR – hélicoptères

Généralités

1. L'objectif du cours intégré ATP(H)/IR consiste à former des pilotes pour qu'ils atteignent le niveau de compétences nécessaire pour pouvoir exploiter, en tant que copilotes, des hélicoptères multimoteurs multipilotes qui effectuent du transport aérien commercial, et obtenir la CPL(H)/IR.

2. Un candidat qui souhaite suivre un cours intégré ATP(H)/IR doit effectuer toutes les étapes d'instruction en un seul cours continu de formation, organisé par un OFA.

3. Un candidat peut être admis à une formation soit en tant que participant ab initio, soit en tant que titulaire d'une PPL(H) délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago. Dans le cas d'un participant titulaire d'une PPL H, 50 % de l'expérience pertinente sera comptabilisée comme crédit, à concurrence de :

(a) 40 heures, dont un maximum de 20 heures peut être du temps d'instruction en double commande, ou

(b) 50 heures, dont un maximum de 25 heures peut consister en de l'instruction en double commande, si une qualification de vol de nuit sur hélicoptères a été obtenue.

4. Le cours doit inclure :
   (a) une formation théorique pour atteindre le niveau de connaissance requis pour l'ATPL(H) et l'IR ;
   (b) une formation au vol à vue et aux instruments et
   (c) une formation au MCC pour l'exploitation d'hélicoptères multipilotes.

5. Un candidat qui ne termine pas ou ne peut assister à la totalité du cours ATP(H)/IR peut introduire une demande auprès de l'autorité compétente pour présenter un examen théorique et une épreuve pratique en vue d'une licence ayant des privilèges moindres, ainsi qu'une qualification IR si les exigences applicables sont satisfaites.

Connaissances théoriques

6. Un cours théorique ATP(H)/IR comprend au moins 750 heures d'instruction.

7. Le cours au MCC comprend au moins 25 heures d'instruction théorique et d'exercices.

Examen théorique.

8. Un candidat devra démontrer un niveau de connaissance correspondant aux privilèges octroyés au titulaire d'une ATPL(H) et d'une IR.

Formation en vol

9. La formation en vol comprend un total d'au moins 195 heures, incluant toutes les épreuves intermédiaires d'évaluation. Au cours des 195 heures, les candidats devront au moins accomplir :
   (a) 140 heures d'instruction au vol en double commande, dont :
      (1) 75 heures d'instruction au vol à vue qui peuvent inclure :
         (i) 30 heures dans un FFS d'hélicoptère, niveau C/D, ou
         (ii) 25 heures dans un FTD 2/3, ou
         (iii) 20 heures dans un FNPT II/III d'hélicoptère, ou
         (iv) 20 heures dans un avion ou un TMG;

50 heures d'instruction au vol aux instruments qui peuvent inclure:
   (i) jusqu'à 20 heures dans un FFS ou FTD 2/3 ou FNPT II/III d'hélicoptère, ou
   (ii) 10 heures dans au moins un FNPT II/III d'hélicoptère ou dans un avion ;

15 heures de MCC, pour lesquelles un FFS d'hélicoptère ou un FTD 2/3(MCC) d'hélicoptère, voire un FNPT II/III (MCC) peut être utilisé.

Si l'hélicoptère utilisé pour la formation en vol est d'un type différent de celui représenté par le FFS utilisé pour l'entraînement au vol à vue, le crédit maximal sera limité à celui attribué pour le FNPT II/III d'hélicoptère ;

55 heures en tant que PIC, dont 40 heures peuvent être accomplies en tant que SPIC. Au moins 14 heures de vol de jour en solo et 1 heure de vol de nuit en solo seront effectuées ;

50 heures de vol en campagne, dont au moins 10 heures de vol en campagne en tant que SPIC, avec 1 vol en VFR en campagne d'au moins 185 km (10 NM) au cours duquel des atterrissages seront effectués sur 2 aérodromes autres que l'aérodrome de départ ;

(d) 5 heures de vol sur hélicoptères seront accomplies de nuit, dont 3 heures d'instruction au vol en double commande incluant au moins 1 heure de navigation en campagne, ainsi que 5 circuits de nuit en solo. Chaque circuit devra inclure 1 décollage et 1 atterrissage ;

(e) 50 heures de temps aux instruments en double commande comprenant :
- (i) 10 heures de temps d'instruction au vol aux instruments de base et
- (ii) 40 heures de formation IR, dont au moins 10 heures dans un hélicoptère multimoteur certifié IFR.

Examens pratiques

10. À l'issue de la formation en vol correspondante, le candidat présentera l'examen pratique pour la CPL(H) sur un hélicoptère multimoteur et l'examen pratique pour la qualification IR sur un hélicoptère multimoteur certifié IFR. Il devra satisfaire aux exigences pour la formation au MCC.

G. Cours intégré ATP – hélicoptères

Généralités

1. L'objectif du cours intégré ATP consiste à former des pilotes pour qu'ils atteignent le niveau de compétences nécessaire pour pouvoir exploiter en tant que copilotes des hélicoptères multimoteurs multipilotes limité à des privilèges VFR, qui effectuent du transport aérien commercial, et obtenir la CPL(H)/IR.

2. Un candidat qui souhaite suivre un cours intégré ATP(H) doit effectuer toutes les étapes d'instruction en un seul cours continu de formation, organisé par un OFA.

3. Un candidat peut être admis à une formation soit en tant que participant ab initio, soit en tant que titulaire d'une PPL(H) délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago. Dans le cas d'un participant titulaire d'une PPL H, 50 % de l'expérience pertinente est comptabilisé comme crédit, à concurrence de :
- (a) 40 heures, dont un maximum de 20 heures peut être du temps d'instruction en double commande, ou
- (b) 50 heures, dont un maximum de 25 heures peut consister en de l'instruction en double commande, si une qualification de vol de nuit sur hélicoptères a été obtenue.

4. Le cours doit inclure :
   (a) 1 instruction théorique pour atteindre le niveau de connaissance requis pour l'ATPL(H) ;
   (b) 1 formation au vol à vue et aux instruments de base et
   (c) 1 formation au MCC pour l'exploitation d'hélicoptères multipilotes.

5. Un candidat qui ne termine pas ou ne peut assister à la totalité du cours ATP(H) peut introduire une demande auprès de l'autorité compétente pour présenter un examen théorique et une épreuve pratique en vue d'une licence ayant des privilèges moindres, si les exigences applicables sont satisfaites.

Connaissances théoriques

6. Un cours théorique ATP(H) comprend au moins 650 heures d'instruction.

7. Le cours au MCC comprend au moins 20 heures d'instruction théorique et d'exercices.

Examen théorique.

8. Un candidat doit démonter un niveau de connaissance correspondant aux privilèges octroyés au titulaire d'une ATPL(H).

Formation en vol

9. La formation en vol comprend un total d'au moins 150 heures, incluant toutes les épreuves intermédiaires d'évaluation. Au cours des 150 heures, les candidats doivent au moins accomplir :
   (a) 95 heures d'instruction au vol en double commande, dont :
      (i) 75 heures d'instruction au vol à vue qui peuvent inclure :
         (1) 30 heures dans un FFS d'hélicoptère, niveau C/D, ou
         (2) 25 heures dans un FTD 2/3 d'hélicoptère, ou
         (3) 20 heures dans un FNPT II/III d'hélicoptère, ou
         (4) 20 heures dans un avion ou un TMG ;
      (ii) 10 heures d'instruction aux instruments de base, qui peuvent inclure 5 heures dans au moins un FNPT I d'hélicoptère ou dans un avion ;
      (iii) 10 heures de MCC pour lesquelles un hélicoptère : FFS d'hélicoptère ou un FTD 2/3 (MCC) d'hélicoptère, voire un FNPT II/III (MCC) peut être utilisé. Si l'hélicoptère utilisé pour la formation en vol est d'un type différent de celui représenté par le FFS utilisé pour l'entraînement au vol à vue, le crédit maximal est limité à celui attribué pour le FNPT II/III d'hélicoptère ;
   (b) 55 heures en tant que PIC, dont 40 heures peuvent être accomplies en tant que SPIC. Au moins 14 heures de vol de jour en solo et 1 heure de vol de nuit en solo devront être accomplies.

(c) 50 heures de vol en campagne, dont au moins 10 heures de vol en campagne en tant que SPIC, avec 1 vol en VFR en campagne d'au moins 185 km (10 NM) au cours duquel des atterrissages seront effectués sur 2 aérodromes autres que l'aérodrome de départ ;

(d) 5 heures de vol sur hélicoptères seront accomplies de nuit, dont 3 heures d'instruction au vol en double commande incluant au moins 1 heure de navigation en campagne, ainsi que 5 circuits de nuit en solo. Chaque circuit doit inclure 1 décollage et 1 atterrissage.

Examens pratiques

10. À l'issue de la formation en vol correspondante, le candidat doit présenter l'examen pratique pour la CPL(H) sur un hélicoptère multimoteur et satisfaire aux exigences du MCC.

H. Cours modulaire ATP – hélicoptères

1. Les candidats à une ATPL(H) qui suivent leur formation théorique sous la forme d'un cours modulaire doivent être titulaires d'au moins une PPL(H) et effectuer au moins les heures d'instruction suivantes en 18 mois :

(a) dans le cas des candidats titulaires d'au moins une PPL(H) délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago: 550 heures ;

(b) dans le cas des candidats titulaires d'une CPL(H) : 300 heures.

2. Les candidats à une ATPL(H) qui suivent leur formation théorique sous la forme d'un cours modulaire doivent être titulaires d'au moins une PPL(H) et effectuer au moins les heures d'instruction suivantes :

(a) dans le cas de candidats titulaires d'une PPL(H): 650 heures ;

(b) dans le cas de candidats titulaires d'une CPL(H): 400 heures ;

(c) dans le cas de candidats titulaires d'une IR(H): 500 heures ;

(d) dans le cas de candidats titulaires d'une CPL(H) et d'une IR(H): 250 heures.

I. Cours intégré CPL/IR – hélicoptères

Généralités

1. L'objectif du cours intégré CPL(H)/IR consiste à former des pilotes pour qu'ils atteignent le niveau de compétences nécessaire pour pouvoir exploiter des hélicoptères monopilotes multimoteurs, et obtenir la CPL(H)/IR pour hélicoptères multimoteurs.

2. Un candidat qui souhaite suivre un cours intégré CPL(H)/IR doit effectuer toutes les étapes d'instruction en un seul cours continu de formation, organisé par un OFA.

3. Un candidat peut être admis à une formation soit en tant que participant ab initio, soit en tant que titulaire d'une PPL(H) délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago. Dans le cas d'un participant titulaire d'une PPL(H), 50 % de l'expérience pertinente est comptabilisée comme crédit, à concurrence de:

(a) 40 heures, dont un maximum de 20 heures peut être du temps d'instruction en double commande, ou

(b) 50 heures, dont un maximum de 25 heures peut consister en de l'instruction en double commande, si une qualification de vol de nuit sur hélicoptères a été obtenue.

4. Le cours doit inclure :

(a) une instruction théorique pour atteindre le niveau de connaissance requis pour la CPL(H) et de l'IR, ainsi que pour la qualification initiale de type d'hélicoptère multimoteur et

(b) une formation au vol à vue et aux instruments.

5. Un candidat qui ne termine pas ou ne peut assister à la totalité du cours CPL(H)/IR peut introduire une demande auprès de l'autorité compétente pour présenter un examen théorique et une épreuve pratique en vue d'une licence ayant des privilèges moindres, ainsi qu'une qualification IR si les exigences applicables sont satisfaites.

Connaissances théoriques

6. Un cours théorique CPL(H)/IR comprend au moins 500 heures d'instruction.

Examen théorique.

7. Un candidat doit démontrer un niveau de connaissance correspondant aux privilèges octroyés au titulaire d'une CPL(H) et d'une IR.

Formation en vol

8. La formation en vol comprend un total d'au moins 180 heures, incluant toutes les épreuves intermédiaires d'évaluation. Au cours des 180 heures, les candidats doivent au moins effectuer :

(a) 125 heures d'instruction au vol en double commande, dont :

(i) 75 heures d'instruction au vol à vue qui peuvent inclure :

(1) 30 heures dans un FFS d'hélicoptère, niveau C/D, ou

(2) 25 heures dans un FTD 2/3 d'hélicoptère, ou

(3) 20 heures dans un FNPT II/III d'hélicoptère, ou

(4) 20 heures dans un avion ou un TMG ;

(ii) 50 heures d'instruction au vol aux instruments qui peuvent inclure :

(1) jusqu'à 20 heures dans un FFS ou FTD 2/3 ou FNPT II/III d'hélicoptère, ou

(2) 10 heures dans au moins un FNPT I d'hélicoptère ou dans un avion.

Si l'hélicoptère utilisé pour la formation en vol est d'un type différent de celui représenté par le FFS utilisé pour l'entraînement au vol à vue, le crédit maximal est limité à celui attribué pour le FNPT II/III d'hélicoptère ;

(b) 55 heures en tant que PIC, dont 40 heures peuvent être accomplies en tant que SPIC. Au moins 14 heures de vol de jour en solo et 1 heure de vol de nuit en solo devront être accomplies ;

(c) 10 heures de temps de vol en campagne en double commande ;

(d) 10 heures de vol en campagne en tant que PIC, dont 1 vol en VFR en campagne d'au moins 185 km (100 NM) au cours duquel des atterrissages avec arrêt complet seront effectués sur 2 aérodromes autres que l'aérodrome de départ;

(e) 5 heures de vol sur hélicoptères seront accomplies de nuit, dont 3 heures d'instruction au vol en double commande incluant au moins 1 heure de navigation en campagne, ainsi que 5 circuits de nuit en solo. Chaque circuit devra inclure 1 décollage et 1 atterrissage ;

(f) 50 heures de temps aux instruments en double commande comprenant:

(i) 10 heures de temps d'instruction au vol aux instruments de base et

(ii) 40 heures de formation IR, dont au moins 10 heures dans un hélicoptère multimoteur certifié IFR.

Examen pratique

9. À l'issue de la formation en vol correspondante, le candidat présente l'examen pratique pour la CPL(H) soit sur un hélicoptère monomoteur, soit sur un multimoteur et l'examen pratique pour la qualification IR sur un hélicoptère multimoteur certifié IFR.

J. Cours intégré CPL - hélicoptère

Généralités

1. L'objectif du cours intégré CPL(H) consiste à former des pilotes pour qu'ils atteignent le niveau de compétences nécessaire pour se voir délivrer une CPL(H).

2. Un candidat qui souhaite suivre un cours intégré CPL(H) doit effectuer toutes les étapes d'instruction en un seul cours continu de formation, organisé par un OFA.

3. Un candidat peut être admis à une formation soit en tant que participant ab initio, soit en tant que titulaire d'une PPL(H) délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago. Dans le cas d'un participant titulaire d'une PPL(H), 50 % de l'expérience pertinente est comptabilisée comme crédit, à concurrence de:

(a) 40 heures, dont un maximum de 20 heures peut être du temps d'instruction en double commande, ou

(b) 50 heures, dont un maximum de 25 heures peut consister en de l'instruction en double commande, si une qualification de vol de nuit sur hélicoptères a été obtenue.

4. Le cours doit inclure :
   (a) un cours théorique pour atteindre le niveau de connaissance de la CPL(H) et
   (b) une formation au vol à vue et aux instruments.

5. Un candidat qui ne termine pas ou ne peut assister à la totalité du cours CPL(H) peut introduire une demande auprès de l'autorité compétente pour présenter un examen théorique et une épreuve pratique en vue d'une licence ayant des privilèges moindres, si les exigences applicables sont satisfaites.

Connaissances théoriques

6. Un cours théorique CPL(H) agréé comprend au moins 350 heures d'instruction ou 200 heures si le candidat est titulaire d'une PPL.

Examen théorique

7. Un candidat doit démontrer un niveau de connaissance correspondant aux privilèges octroyés au titulaire d'une CPL(H).

Formation en vol

8. La formation en vol comprend au moins 135 heures au total, toutes les épreuves intermédiaires d'évaluation comprises, dont un maximum de 5 heures peut être du temps aux instruments au sol. Au cours des 135 heures, les candidats doivent au moins effectuer :

(a) 85 heures d'instruction au vol en double commande, dont :
   (i) jusqu'à 75 heures d'instruction au vol à vue qui peuvent inclure :
      (1) 30 heures dans un FFS d'hélicoptère, niveau C/D, ou
      (2) 25 heures dans un FTD 2/3 d'hélicoptère, ou
      (3) 20 heures dans un FNPT II/III d'hélicoptère, ou
      (4) 20 heures dans un avion ou un TMG ;
   (ii) jusqu'à 10 heures peuvent être de l'instruction au vol aux instruments, et peuvent inclure 5 heures dans au moins un FNPT I d'hélicoptère ou dans un avion.

   Si l'hélicoptère utilisé pour la formation en vol est d'un type différent de celui représenté par le FFS utilisé pour l'entraînement au vol à vue, le crédit maximal sera limité à celui attribué pour le FNPT II/III d'hélicoptère ;

(b) 50 heures en tant que PIC, dont 35 heures peuvent être accomplies en tant que SPIC. Au moins 14 heures de vol de jour en solo et 1 heure de vol de nuit en solo devront être accomplies.

(c) 10 heures de temps de vol en campagne en double commande.

(d) 10 heures de vol en campagne en tant que PIC, dont 1 vol en VFR en campagne d'au moins 185 km (100 NM) au cours duquel des atterrissages avec arrêt complet seront effectués sur 2 aérodromes autres que l'aérodrome de départ ;

(e) 5 heures de vol sur hélicoptères seront accomplies de nuit, dont 3 heures d'instruction au vol en double commande incluant au moins 1 heure de navigation en campagne, ainsi que 5 circuits de nuit en solo. Chaque circuit devra inclure 1 décollage et 1 atterrissage ;

(f) 10 heures de vol aux instruments en instruction en double commande, dont au moins 5 heures dans un hélicoptère.

Examen pratique

9. À l'issue de la formation en vol correspondante, le candidat présente l'examen pratique pour la CPL(H).

K. Cours modulaire CPL – hélicoptère

Généralités

1. L'objectif du cours modulaire CPL(H) consiste à former des personnes titulaires d'une PPL(H) pour qu'elles atteignent le niveau de compétences nécessaire pour se voir délivrer une CPL(H).

2. Avant d'entreprendre un cours modulaire CPL(H), un candidat doit être titulaire d'une PPL(H) délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago.

3. Avant de commencer la formation en vol le candidat doit :

(a) avoir accompli 155 heures de vol en tant que pilote sur hélicoptères, dont 50 heures en tant que PIC, comportant 10 heures de vol en campagne ;

(b) s'être conformé aux paragraphes 2.1.5.1 et 2.1.5.5.10 si un hélicoptère multimoteur doit être utilisé lors de l'examen pratique.

4. Un candidat qui souhaite suivre un cours modulaire CPL(H) doit effectuer toutes les étapes d'instruction au vol en un seul cours continu de formation, organisé par un OFA. Le cours théorique peut être dispensé par un OFA chargé exclusivement de la formation théorique.

5. Le cours doit inclure :

(a) un cours théorique pour atteindre le niveau de connaissance de la CPL(H) et

(b) une formation au vol à vue et aux instruments.

Connaissances théoriques

6. Un cours théorique CPL(H) agréé compte au moins 250 heures d'instruction.

Examen théorique.

7. Un candidat doit démontrer un niveau de connaissance correspondant aux privilèges octroyés au titulaire d'une CPL(H).

FORMATION EN VOL

8. Les candidats ne détenant pas de qualification IR reçoivent au moins 30 heures d'instruction au vol en double commande :

(a) 20 heures d'instruction au vol à vue, qui peuvent inclure 5 heures dans un FFS ou un FTD 2/3 ou un FNPT II/III d'hélicoptère et

(b) 10 heures d'instruction aux instruments, qui peuvent inclure 5 heures dans au moins un FNPT I d'hélicoptère ou dans un avion.

9. Les candidats titulaires d'une qualification IR(H) valide reçoivent les crédits correspondant à la totalité de l'exigence portant sur le temps d'instruction aux instruments en double commande. Les candidats titulaires d'une qualification IR(A) devront accomplir dans un hélicoptère au moins 5 heures du temps d'instruction aux instruments en double commande.

10. Les candidats ne disposant pas d'une qualification de vol de nuit sur hélicoptères doivent suivre en outre au moins 5 heures d'instruction au vol de nuit, dont 3 heures d'instruction au vol en double commande. Ces 3 heures peuvent inclurent au moins 1 heure de navigation en campagne, ainsi que 5 circuits de nuit en solo. Chaque circuit doit inclure 1 décollage et 1 atterrissage.

Expérience

11. Le candidat à une CPL(H) doit avoir à son actif au moins 185 heures de vol, dont 50 heures en tant que PIC, comportant 10 heures de vol en campagne en tant que PIC, dont 1 vol en VFR en campagne d'au moins 185 km (100 NM) au cours duquel des atterrissages avec arrêt complet sont effectués sur 2 aérodromes différents de l'aérodrome de départ.

Des heures en tant que PIC pour d'autres catégories d'aéronefs peuvent être prises en compte pour atteindre les 185 heures de vol, dans les cas suivants :

(a) 20 heures sur avions, si le candidat est titulaire d'une PPL(A), ou

(b) 50 heures sur avions, si le candidat est titulaire d'une CPL(A), ou

(c) 10 heures sur TMG ou planeurs, ou

(d) 20 heures sur dirigeables, si le candidat est titulaire d'une PPL(As), ou

(e) 50 heures sur dirigeables, si le candidat est titulaire d'une CPL(As).

Examen pratique

12. À l'issue de la formation en vol correspondante et une fois l'expérience pertinente acquise, le candidat présente l'examen pratique pour la CPL(H).

L. Cours intégré CPL/IR – Dirigeables

Généralités

1. L'objectif du cours intégré CPL(As)/IR consiste à former des pilotes pour qu'ils atteignent le niveau de compétences nécessaire pour pouvoir exploiter des dirigeables et obtenir la CPL(As)/IR.

2. Un candidat qui souhaite suivre un cours intégré CPL(As)/IR doit effectuer toutes les étapes d'instruction en un seul cours continu de formation, organisé par un OFA.

3. Un candidat peut être admis à une formation soit en tant que participant ab initio, soit en tant que titulaire d'une PPL(As), PPL(A) ou PPL(H) délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago. Dans le cas d'un participant titulaire d'une PPL(As), PPL(A) ou PPL(H), il bénéficie de crédits à concurrence de :

   (a) 10 heures, dont un maximum de 5 heures peut être du temps d'instruction en double commande, ou

   (b) 15 heures, dont un maximum de 7 heures peut consister en de l'instruction en double commande, si une qualification de vol de nuit sur dirigeables a été obtenue.

4. Le cours doit inclure :

   (a) une instruction théorique pour atteindre le niveau de connaissance de la CPL(As) et de l'IR, ainsi que la qualification initiale de type de dirigeable et

   (b) une formation au vol à vue et aux instruments.

5. Un candidat qui ne termine pas ou ne peut assister à la totalité du cours CPL/IR(As) peut introduire une demande auprès de l'autorité compétente pour présenter un examen théorique et une épreuve pratique en vue d'une licence ayant des privilèges moindres, ainsi qu'une qualification IR si les exigences applicables sont satisfaites.

Connaissances théoriques

6. Un cours théorique CPL(As)/IR comprend au moins 500 heures d'instruction.

Examen théorique.

7. Un candidat doit démontrer un niveau de connaissance correspondant aux privilèges octroyés au titulaire d'une CPL(As) et d'une IR.

Formation en vol

8. La formation en vol comprend un total d'au moins 80 heures, incluant toutes les épreuves intermédiaires d'évaluation. Au cours des 80 heures, les candidats doivent au moins effectuer :

(a) 60 heures d'instruction au vol en double commande, dont :
  (i) 30 heures d'instruction au vol à vue qui peuvent inclure :
    (1) 12 heures dans un FFS de dirigeable, ou
    (2) 10 heures dans un FTD de dirigeable, ou
    (3) 8 heures dans un FNPT II/III de dirigeable, ou
    (4) 8 heures dans un avion, un hélicoptère ou un TMG ;
  (ii) 30 heures d'instruction au vol aux instruments qui peuvent inclure:
    (1) jusqu'à 12 heures dans un FFS ou FTD ou FNPT II/III de dirigeable, ou
    (2) 6 heures dans au moins un FTD 1 ou FNPT I de dirigeable ou dans un avion.

Si le dirigeable utilisé pour la formation en vol est d'un type différent de celui représenté par le FFS utilisé pour l'entraînement au vol à vue, le crédit maximal est limité à 8 heures ;

(b) 20 heures en tant que PIC, dont 5 heures peuvent être effectuées en tant que SPIC. Au moins 14 heures de vol de jour en solo et 1 heure de vol de nuit en solo doivent être accomplies ;

(c) 5 heures de vol en campagne en tant que PIC, dont 1 vol en VFR en campagne d'au moins 90 km (50 NM) au cours duquel 2 atterrissages avec arrêt complet sont effectués sur l'aérodrome de destination ;

(d) 5 heures de vol en dirigeables seront accomplies de nuit, dont 3 heures d'instruction au vol en double commande incluant au moins 1 heure de navigation en campagne, ainsi que 5 circuits de nuit en solo. Chaque circuit devra inclure 1 décollage et 1 atterrissage ;

(e) 30 heures de temps aux instruments en double commande comprenant:
  (i) 10 heures de temps d'instruction au vol aux instruments de base et
  (ii) 20 heures de formation IR, dont au moins 10 heures dans un dirigeable multimoteur certifié IFR.

Examen pratique

9. À l'issue de la formation en vol correspondante, le candidat présente l'examen pratique pour la CPL(As), soit sur un dirigeable monomoteur, soit sur un multimoteur et l'examen pratique pour la qualification IR sur un dirigeable multimoteur certifié IFR.

M. Cours intégré CPL – dirigeables

Généralités

1. L'objectif du cours intégré CPL(As) consiste à former des pilotes pour qu'ils atteignent le niveau de compétences nécessaire pour se voir délivrer une CPL(As).
2. Un candidat qui souhaite suivre un cours intégré CPL(As) devra effectuer toutes les étapes d'instruction en un seul cours continu de formation, organisé par un OFA.
3. Un candidat peut être admis à une formation soit en tant que participant ab initio, soit en tant que titulaire d'une PPL(As), PPL(A) ou PPL(H) délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago. Dans le cas d'un participant titulaire d'une PPL(As), PPL(A) ou PPL(H), il bénéficiera de crédits à concurrence de :
   (a) 10 heures, dont un maximum de 5 heures peut être du temps d'instruction en double commande, ou
   (b) 15 heures, dont un maximum de 7 heures peut consister en de l'instruction en double commande, si une qualification de vol de nuit sur dirigeables a été obtenue.
4. Le cours devra inclure :
   (a) un cours théorique pour atteindre le niveau de connaissance de la CPL(As) et
   (b) une formation au vol à vue et aux instruments.
5. Un candidat qui ne termine pas ou ne peut assister à la totalité du cours CPL(As) peut introduire une demande auprès de l'autorité compétente pour présenter un examen théorique et une épreuve pratique en vue d'une licence ayant des privilèges moindres, si les exigences applicables sont satisfaites.

Connaissances théoriques

6. Un cours théorique CPL(As) agréé comprendra au moins 350 heures d'instruction ou 200 heures si le candidat est titulaire d'une PPL.

Examen théorique.

7. Un candidat doit démontrer un niveau de connaissance correspondant aux privilèges octroyés aux titulaires d'une CPL(As).

Formation en vol

8. La formation en vol comprend au moins 50 heures au total, toutes les épreuves intermédiaires d'évaluation comprises, dont un maximum de 5 heures peut être du temps aux instruments au sol. Au cours des 50 heures, les candidats doivent au moins effectuer :

(a) 30 heures d'instruction en double commande, dont un maximum de 5 heures peut être du temps aux instruments au sol ;

(b) 20 heures en tant que PIC ;

(c) 5 heures de temps de vol en campagne en double commande ;

(d) 5 heures de vol en campagne en tant que PIC, dont 1 vol en VFR en campagne d'au moins 90 km (50 NM) au cours duquel 2 atterrissages avec arrêt complet seront effectués sur l'aérodrome de destination ;

(e) 5 heures de vol en dirigeables seront accomplies de nuit, dont 3 heures d'instruction au vol en double commande incluant au moins 1 heure de navigation en campagne, ainsi que 5 circuits de nuit en solo. Chaque circuit devra inclure 1 décollage et 1 atterrissage ;

(f) 10 heures de vol aux instruments en instruction en double commande, dont au moins 5 heures dans un dirigeable.

Examen pratique

9. À l'issue de la formation en vol correspondante, le candidat présente l'examen pratique pour la CPL(As).

N. Cours modulaire CPL – dirigeables

Généralités

1. L'objectif du cours modulaire CPL(As) consiste à former des personnes titulaires d'une PPL(As) pour qu'ils atteignent le niveau de compétences nécessaire pour se voir délivrer une CPL(As).

2. Avant de débuter un cours modulaire CPL(As), un candidat doit :

(a) être titulaire d'une PPL(As) délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago et

(b) avoir accompli 200 heures de vol en tant que pilote sur dirigeables, dont 100 heures en tant que PIC, incluant 50 heures de vol en campagne.

3. Un candidat qui souhaite suivre un cours modulaire CPL(As) doit effectuer toutes les étapes d'instruction au vol en un seul cours continu de formation, organisé par un OFA. Le cours théorique peut être dispensé par un OFA chargé exclusivement de la formation théorique.

4. Le cours doit inclure :
   (a) un cours théorique pour atteindre le niveau de connaissance de la CPL(As) et
   (b) une formation au vol à vue et aux instruments.

Connaissances théoriques

5. Un cours théorique CPL(As) agréé comprend au moins 250 heures d'instruction.

Examen théorique.

6. Un candidat doit démontrer un niveau de connaissance correspondant aux privilèges octroyés aux titulaires d'une CPL(As).

Formation en vol

7. Les candidats ne détenant pas de qualification IR reçoivent au moins 20 heures d'instruction au vol en double commande, dont :
   (a) 10 heures d'instruction au vol à vue, qui peuvent inclure 5 heures dans un FFS ou un FTD 2/3, voire un FNPT II/III de dirigeable et
   (b) 10 heures d'instruction aux instruments, qui peuvent inclure 5 heures dans au moins un FTD I ou FNPT I de dirigeable ou dans un avion.

8. Les candidats titulaires d'une qualification IR(As) valide reçoivent les crédits correspondant à la totalité de l'exigence portant sur le temps d'instruction aux instruments en double commande. Les candidats titulaires d'une qualification IR valide dans une autre catégorie d'aéronef devront effectuer au moins 5 heures du temps d'instruction aux instruments en double commande dans un dirigeable.

9. Les candidats ne disposant pas d'une qualification de vol de nuit sur dirigeables doivent suivre en outre au moins 5 heures d'instruction au vol de nuit, dont 3 heures d'instruction au vol en double commande. Ces 3 heures incluront au moins 1 heure de navigation en campagne, ainsi que 5 circuits de nuit en solo. Chaque circuit devra inclure 1 décollage et 1 atterrissage.

Expérience.

10. Le candidat à une CPL(As) doit avoir à son actif au moins 250 heures de vol en dirigeables, dont 125 heures en tant que PIC, incluant 50 heures de vol en campagne en tant que PIC, dont 1 vol en VFR en campagne d'au moins 90 km (50 NM) au cours duquel 1 atterrissage avec arrêt complet est effectué sur l'aérodrome de destination.

Des heures en tant que PIC pour d'autres catégories d'aéronefs peuvent être prises en compte pour atteindre les 185 heures de vol, dans les cas suivants :

(a) 30 heures sur avions ou hélicoptères, si le candidat est titulaire d'une PPL(A) ou PPL(H), ou

(b) 60 heures sur avions ou hélicoptères, si le candidat est titulaire d'une CPL(A) ou CPL(H) respectivement, ou

(c) 10 heures sur TMG ou planeurs, ou

(d) 10 heures en ballons.

Examen pratique

11. À l'issue de la formation en vol correspondante et une fois l'expérience pertinente acquise, le candidat présente l'examen pratique de la CPL(As).

APPENDICE AU § 2.4.3.2 (c) : EXAMEN PRATIQUE POUR LA DELIVRANCE DE LA LICENCE CPL

A. Généralités

1. Un candidat à l'examen pratique pour la CPL doit avoir suivi une instruction au vol sur la même classe ou le même type d'aéronef que celui qui est utilisé pour l'examen pratique.

2. Un candidat doit être reçu à toutes les sections pertinentes de l'épreuve pratique. S'il échoue à l'une des rubriques d'une section, le candidat échoue à ladite section. L'échec à plus d'une section implique que le candidat doit se représenter à la totalité de l'examen. Un candidat qui n'échoue qu'à une section ne doit représenter que la section en question. L'échec à l'une des sections lorsque l'examen est représenté, notamment à celles qui avaient été réussies lors d'une tentative précédente, provoquera à nouveau l'échec du candidat à la totalité l'examen. Toutes les sections pertinentes de l'examen pratique sont présentées dans un délai de 6 mois. À défaut d'être reçu à toutes les sections de l'examen en 2 tentatives, une formation additionnelle est requise.

3. Une formation additionnelle peut être exigée suite à l'échec à n'importe quel examen pratique. Le nombre de tentatives de présentation d'un examen pratique est illimité.

Conduite de l'examen

4. Si un candidat décidait d'interrompre un examen pratique pour des raisons jugées inadéquates par l'examinateur de vol (FE), le candidat doit se représenter à la totalité de l'examen pratique. Si l'examen est interrompu pour des raisons jugées adéquates par l'examinateur, seules les sections inachevées doivent être testées au cours d'un vol ultérieur.

5. Il incombe au FE de décider si une manœuvre ou une procédure peut être réitérée une fois par le candidat. Le FE peut arrêter l'examen à tout instant s'il s'avère que la démonstration des compétences de vol du candidat requiert qu'il représente la totalité de l'examen.

6. Un candidat doit piloter l'aéronef dans une position permettant de remplir des fonctions de PIC et d'effectuer l'examen comme si aucun autre membre d'équipage n'était présent. La responsabilité du vol est attribuée conformément aux règlements nationaux.

7. Le candidat doit indiquer au FE les vérifications et les tâches effectuées, notamment l'identification des équipements radio. Des vérifications doivent effectuées conformément à la liste de vérification de l'aéronef sur lequel l'examen est présenté. Au cours de la préparation prévol de l'examen, le candidat doit déterminer les réglages de régime et les vitesses. Les données de performance pour le décollage, l'approche et l'atterrissage doivent être calculées par le candidat, conformément au manuel d'exploitation ou au manuel de vol de l'aéronef utilisé.

8. Le FE ne participe en aucune manière à l'exploitation de l'aéronef, à l'exception de cas nécessitant une intervention dans l'intérêt de la sécurité ou pour éviter tout retard inacceptable au reste du trafic.

B. Contenu de l'examen pratique pour la délivrance d'une CPL — Avions

1. L'avion employé pour l'examen pratique doit satisfaire aux exigences relatives aux avions de formation et sera certifié pour le transport d'au moins 4 personnes. Il doit être en outre doté d'une hélice à pas variable et d'un train d'atterrissage escamotable.

2. La route à suivre pendant le vol est déterminée par le FE et la destination doit être un aérodrome contrôlé. Le candidat est responsable de la préparation du plan du vol et doit s'assurer que tous les équipements et la documentation nécessaires à l'exécution du vol sont à bord. Le vol doit durer au moins 90 minutes.

3. Le candidat doit démontrer son aptitude à :
   (a) exploiter l'avion dans ses limites d'utilisation ;
   (b) effectuer toutes les manœuvres avec souplesse et précision ;
   (c) faire preuve de discernement et d'un sens de l'air ;
   (d) mettre en pratique ses connaissances aéronautiques et
   (e) garder la maîtrise de l'avion à tout instant de manière à ce que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre ne soit jamais sérieusement remise en question.

Tolérances de l'examen pratique en vol

4. Les limites suivantes sont applicables, éventuellement corrigées pour tenir compte de conditions turbulentes et des qualités de vol, ainsi que des performances de l'avion utilisé.

Hauteur
Vol normal ± 100 pieds
Avec panne moteur simulée ± 150 pieds
Tenue d'axe sur radioguidage ± 5°
Cap
Vol normal ± 10°
Avec panne moteur simulée ± 15°

Vitesse
Décollage et approche ± 5 nœuds
Tous les autres régimes de vol ± 10 nœuds

Contenu de l'examen
5. Les rubriques de la section 2, points c) et e), iv), ainsi que la totalité des sections 5 et 6, peuvent être accomplies dans un FNPT II ou un FFS.
L'utilisation des listes de vérification de l'avion, du sens de l'air, de la maîtrise de l'avion par référence visuelle extérieure, des procédures antigivrage/de dégivrage, ainsi que des principes de gestion des menaces et des erreurs est applicable à toutes les sections.

SECTION 1 – OPERATIONS PREVOL ET DEPART	
A	Prévol, y compris : Préparation du plan de vol, documentation, devis de masse et centrage, bulletin météo, NOTAMS
B	Inspections et entretien courant de l'avion
C	Roulage et décollage.
D	Considérations de performance et compensateur
E	Opérations sur aérodrome et en circuit de piste
F	Procédure de départ, réglage de l'altimètre, prévention des abordages (observation des alentours)
G	Opérations sur aérodrome et en circuit de piste Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie
SECTION 2 – CONDITIONS GÉNÉRALES DE VOL	
A	Contrôle de l'avion par référence visuelle extérieure, y compris le vol rectiligne horizontal, la montée, la descente, l'observation des alentours
B	Vol à des vitesses-air extrêmement faibles, comprenant l'identification et la récupération d'un début de décrochage ou d'un décrochage complet
C	Virages, y compris des virages en configuration d'atterrissage. Virages serrés à 45°.
D	Vol à des vitesses-air extrêmement élevées, comprenant l'identification et la récupération d'un piqué en spirale.

SECTION 2 – CONDITIONS GÉNÉRALES DE VOL (suite)	
E	Vol par seule référence aux instruments, y compris : vol horizontal, configuration de croisière, contrôle du cap, altitude et vitesse-air ; virages en montée et en descente avec une inclinaison de 10°–30°; virages en montée et en descente avec une inclinaison de 10°–30°; récupération d'assiettes inhabituelles ; avec instruments inopérants sur la planche de bord
F	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.
SECTION 3 – PROCÉDURES EN ROUTE	
A	Contrôle de l'avion par référence visuelle extérieure, y compris les considérations
B	Orientation, utilisation de cartes.
C	Maintien de l'altitude, de la vitesse et du cap, observation des alentours.
D	Réglage de l'altimètre. Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.
E	Suivi du vol, journal de bord, consommation de carburant, évaluation de l'erreur de
F	Observation des conditions météorologiques, évaluation des tendances, préparation d'un
G	Tenue d'axe, positionnement (NDB ou VOR), identification des installations (vol aux
SECTION 4 – PROCÉDURES D'APPROCHE ET D'ATTERRISSAGE	
A	Procédures d'arrivée, réglage de l'altimètre, vérifications, observation des alentours.
B	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.
C	Manœuvre de remise des gaz depuis une faible hauteur.
D	Atterrissage normal, atterrissage par vent de travers (si les conditions sont adéquates).
E	Atterrissage sur piste courte.
F	Approche et atterrissage au régime ralenti (monomoteur uniquement).
G	Atterrissage sans utilisation des volets.
H	Actions après-vol.
SECTION 5 – PROCÉDURES INHABITUELLES ET D'URGENCE	
Cette section peut être combinée avec les sections 1 à 4	
A	Simulation d'une panne moteur après le décollage (à une altitude sûre), exercices
B	Mauvais fonctionnement des équipements
C	Atterrissage forcé (simulé).
D	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.
E	Questions orales.
SECTION 6 – VOL ASYMÉTRIQUE SIMULÉ ET ÉLÉMENTS SPÉCIFIQUES DE LA CLASSE OU DU TYPE	
Cette section peut être combinée avec les sections 1 à 5.	
A	Panne moteur simulée après le décollage (à une altitude sûre, sauf si effectué dans un FFS).
B	Approche et remise des gaz en vol asymétrique.
C	Approche en vol asymétrique et atterrissage avec arrêt complet.
D	Coupure et redémarrage du moteur.

SECTION 6 – VOL ASYMÉTRIQUE SIMULÉ ET ÉLÉMENTS SPÉCIFIQUES DE LA CLASSE OU DU TYPE (suite)	
E	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie, sens de l'air.
f	Comme déterminé par le FE – tout élément propre à l'examen pratique de qualification de classe ou de type qui doit être inclus, si applicable : (i) système de l'avion, notamment le maniement du pilote automatique : (ii) utilisation du système de pressurisation ; (iii) utilisation du système de dégivrage et d'antigivrage.
G	Questions orales.

C. Contenu de l'examen pratique pour la délivrance d'une CPL — hélicoptères

1. L'hélicoptère utilisé pour l'examen pratique doit satisfaire aux exigences relatives aux hélicoptères destinés à la formation.

2. La zone de vol et la route à suivre pendant le vol sont déterminées par le FE et toutes les opérations accomplies à basse altitude et en vol stationnaire sont accomplies sur un aérodrome/site agréé. Les routes utilisées pour la section 3 peuvent se terminer à l'aérodrome de départ ou à un autre aérodrome et l'une des destinations doit être un aérodrome contrôlé. L'épreuve pratique peut être conduite en 2 vols. La durée totale du/des vols est d'au moins 90 minutes.

3. Le candidat doit démontrer son aptitude à :
(a) exploiter l'hélicoptère dans ses limites d'utilisation ;
(b) effectuer toutes les manœuvres avec souplesse et précision ;
(c) faire preuve de discernement et d'un sens de l'air ;
(d) mettre en pratique ses connaissances aéronautiques et
(e) garder la maîtrise de l'hélicoptère à tout instant de manière à ce que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre ne soit jamais sérieusement remise en question.

Tolérances de l'examen pratique en vol

4. Les limites suivantes sont applicables, éventuellement corrigées pour tenir compte de conditions turbulentes et des qualités de vol, ainsi que des performances de l'hélicoptère utilisé.

Hauteur

Vol normal ± 100 pieds

Urgence majeure simulée ± 150 pieds

Tenue d'axe sur radioguidage ± 10°

Cap

Vol normal ± 10°

Urgence majeure simulée ± 15°

Vitesse

Décollage et approche avec plusieurs moteurs ± 5 nœuds

Tous les autres régimes de vol ± 10 nœuds

Dérive sol

Mise en vol stationnaire dans l'effet de sol (IGE) ± 3 pieds

Atterrissage Pas de mouvement latéral ou vers l'arrière

Contenu de l'examen

5. Les rubriques de la section 4 peuvent être accomplies dans un FNPT ou un FFS d'hélicoptère. L'utilisation des listes de vérification de l'hélicoptère, du sens de l'air, de la maîtrise de l'hélicoptère par référence visuelle extérieure, des procédures antigivrage/de dégivrage, ainsi que des principes de gestion des menaces et des erreurs est applicable à toutes les sections.

SECTION 1 – VÉRIFICATIONS ET PROCÉDURES PRÉVOL/APRÈS-VOL	
a	Connaissance de l'hélicoptère (p.ex. compte rendu matériel, carburant, masse et centrage, performances), préparation du plan de vol, documentation, NOTAMS, météo.
b	Inspection/action prévol, emplacement et fonctions des éléments.
c	Inspection du poste de pilotage, procédure de mise en route.
d	Vérifications des équipements de communication et de navigation, sélection et réglage des fréquences.
e	Procédures avant le décollage, procédures de radiotéléphonie, conformité de la liaison
f	Stationnement, arrêt et procédure après-vol.
SECTION 2 – MANOEUVRES EN VOL STATIONNAIRE, MANIEMENT AVANCÉ ET ZONES EXIGUËS	
a	Décollage et atterrissage.
b	Roulage, translation.
c	Vol stationnaire avec vent de face/de travers/arrière.
d	Virages en vol stationnaire, à 360° vers la gauche et la droite (virages sur place).
e	Translation vers l'avant, latéral et vers l'arrière en vol stationnaire.
f	Simulation de panne moteur en vol stationnaire.
g	Transitions lentes et rapides.
h	Décollages et atterrissages sur terrains en dévers/sur hélisurfaces non aménagées.
I	Décollages (différents profils).

SECTION 2 – MANOEUVRES EN VOL STATIONNAIRE, MANIEMENT AVANCÉ ET ZONES EXIGUËS (suite)	
J	Décollage vent de travers, vent rabattant (si faisable).
k	Décollage à la masse maximale au décollage (réelle ou simulée).
L	Approches (différents profils).
m	Décollage et atterrissage à puissance limitée.
n	Autorotation (2 éléments à sélectionner par le FE parmi – de base, distance franchissable, à faible vitesse, et avec virages à 360°).
o	Atterrissage en autorotation.
p	Exercice d'atterrissage forcé avec reprise moteur.
q	Contrôles de puissance, technique de reconnaissance, technique d'approche et de départ.
SECTION 3 – NAVIGATION – PROCÉDURES EN ROUTE	
a	Navigation et orientation à différentes altitudes/hauteurs, utilisation de cartes.
b	Maintien de l'altitude/hauteur, de la vitesse, du cap, observation de l'espace aérien, réglage de l'altimètre.
c	Suivi du vol, journal de bord, consommation de carburant, endurance, ETA, évaluation de l'erreur de route et rétablissement de la route correcte, surveillance des instruments.
d	Observation des conditions météorologiques, préparation d'un plan de déroutement.
e	Tenue d'axe, positionnement (NDB et/ou VOR), identification des installations.
f	Liaison ATC et respect des règlements, etc.
SECTION 4 – PROCÉDURES ET MANŒUVRE EN VOL PAR SEULE RÉFÉRENCE AUX INSTRUMENTS	
a	Vol horizontal, contrôle du cap, altitude/hauteur et vitesse.
b	Virages en palier de taux un sur des caps définis, de 180° à 360° vers la gauche et vers la droite.
c	Montées et descentes, y compris des virages de taux 1 sur des caps spécifiques.
d	Récupération d'assiettes inhabituelles.
e	Virage avec inclinaison de 30°, en tournant jusqu'à 90° vers la gauche et vers la droite.

SECTION 5 – PROCÉDURES INHABITUELLES ET D'URGENCE (SIMULATION QUAND APPROPRIÉ)	
Note (1): lorsque l'examen est présenté sur un hélicoptère multimoteur, un exercice de panne moteur simulée comportant 1 approche et 1 atterrissage sur un seul moteur sera inclus dans l'épreuve.	
Note (2): le FE devra sélectionner 4 rubriques parmi les suivantes :	
a	mauvais fonctionnement du moteur, y compris panne du régulateur, gel du carburateur/moteur, système de lubrification, selon le cas ;
b	mauvais fonctionnement du circuit de carburant ;
c	mauvais fonctionnement du circuit électrique ;
d	mauvais fonctionnement du circuit hydraulique, y compris 1 approche et 1 atterrissage sans hydraulique, si applicable ;
e	mauvais fonctionnement du rotor principal et/ou du système anti-couple (FFS ou discussion uniquement) ;
f	exercices incendie, y compris la maîtrise et l'évacuation des fumées, si applicable ;
g	autres procédures inhabituelles et d'urgence telles que précisées dans le manuel de vol approprié, notamment pour les hélicoptères multimoteurs : panne moteur simulée au décollage : décollage interrompu au TDP ou avant celui-ci, ou atterrissage forcé de sécurité au DPATO ou avant celui-ci, peu après le TDP ou le DPATO. Atterrissage avec panne moteur simulée : atterrissage ou remise des gaz suite à une panne moteur avant le LDP ou le DPBL, suite à une panne moteur après le LDP ou atterrissage forcé de sécurité après le DPBL.

D. Contenu de l'examen pratique pour la délivrance d'une CPL — Dirigeables

1. Le dirigeable utilisé pour l'examen pratique doit satisfaire aux exigences relatives aux dirigeables destinés à la formation.

2. La zone à survoler et la route de vol sont choisies par le FE. Les routes utilisées pour la section 3 peuvent se terminer à l'aérodrome de départ ou à un autre aérodrome, et l'une des destinations doit être un aérodrome contrôlé. L'épreuve pratique peut être conduite en 2 vols. La durée totale du/des vols sera d'au moins 60 minutes.

3. Le candidat devra démontrer son aptitude à :
   (a) exploiter le dirigeable dans ses limites d'utilisation ;
   (b) effectuer toutes les manœuvres avec souplesse et précision ;

(c) faire preuve de discernement et d'un sens de l'air ;
(d) mettre en pratique ses connaissances aéronautiques et
(e) garder la maîtrise du dirigeable à tout instant de manière à ce que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre ne soit jamais sérieusement remise en question.

Tolérances de l'examen pratique en vol

4. Les limites suivantes sont applicables, éventuellement corrigées pour tenir compte de conditions turbulentes et des qualités de vol, ainsi que des performances du dirigeable utilisé.

Hauteur

Vol normal ± 100 pieds
Urgence majeure simulée ± 150 pieds

Tenue d'axe sur radioguidage ± 10°

Cap

Vol normal ± 10°
Urgence majeure simulée ± 15°

Contenu de l'examen

5. Les rubriques des sections 5 et 6 peuvent être accomplies dans un FNPT ou un FFS de dirigeable. L'utilisation des listes de vérification du dirigeable, du sens de l'air, de la maîtrise du dirigeable par référence visuelle extérieure, des procédures antigivrage/de dégivrage, ainsi que des principes de gestion des menaces et des erreurs est applicable à toutes les sections.

SECTION 1 – OPÉRATIONS PRÉVOL ET DÉPART	
A	Prévol, y compris : préparation du plan de vol, documentation, devis masse et centrage, bulletin météo, NOTAMS.
B	Inspections et entretien courant du dirigeable.
C	Procédure de séparation du mât, manœuvres au sol et décollage.
D	Considérations de performance et compensateur.
E	Opérations sur aérodrome et en circuit de piste.
F	Procédure de départ, réglage de l'altimètre, prévention des abordages (observation des alentours).

SECTION 1 – OPÉRATIONS PRÉVOL ET DÉPART (suite)	
G	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.
SECTION 2 – CONDITIONS GÉNÉRALES DE VOL	
A	Contrôle du dirigeable par référence visuelle extérieure, y compris le vol rectiligne horizontal, la montée, la descente, l'observation des alentours.
B	Vol à l'altitude-pression.
C	Virages.
D	Descentes rapides et montées à grand angle.
E	Vol par seule référence aux instruments, y compris : (i) vol horizontal, contrôle du cap, altitude et vitesse-air ; (ii) virages en descente et en montée ; (iii) récupération d'assiettes inhabituelles ; (iv) avec instruments inopérants sur la planche de bord.
F	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.
SECTION 3 – PROCÉDURES EN ROUTE	
A	Contrôle du dirigeable par référence visuelle extérieure, considérations relatives à la distance franchissable/endurance.
B	Orientation, utilisation de cartes.
C	Maintien de l'altitude, de la vitesse et du cap, observation des alentours.
D	Réglage de l'altimètre, liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.
E	Suivi du vol, journal de bord, consommation de carburant, évaluation de l'erreur de trajectoire et rétablissement de la trajectoire correcte.
F	Observation des conditions météorologiques, évaluation des tendances, préparation d'un plan de déroutement.
G	Tenue d'axe, positionnement (NDB ou VOR), identification des installations (vol aux instruments). Mise en œuvre d'un plan de déroutement vers un aérodrome de dégagement (vol à vue).

SECTION 4 – PROCÉDURES D'APPROCHE ET D'ATTERRISSAGE	
A	Procédures d'arrivée, réglage de l'altimètre, vérifications, observation des alentours.
B	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.
C	Manœuvre de remise des gaz depuis une faible hauteur.
D	Atterrissage normal.
E	Atterrissage sur piste courte.
F	Approche et atterrissage au régime ralenti (monomoteur uniquement).
G	Atterrissage sans utilisation des volets.
H	Actions après-vol.
SECTION 5 – PROCÉDURES INHABITUELLES ET D'URGENCE	
Cette section peut être combinée avec les sections 1 à 4.	
A	Simulation d'une panne moteur après le décollage (à une altitude sûre), exercices d'incendie.
B	Mauvais fonctionnement des équipements.
C	Atterrissage forcé (simulé).
D	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.
E	Questions orales.
SECTION 6 – ÉLÉMENTS SPÉCIFIQUES DE LA CLASSE OU DU TYPE	
Cette section peut être combinée avec les sections 1 à 5.	
A	Panne moteur simulée après le décollage (à une altitude sûre, sauf si effectué dans un FFS).
B	Approche et remise des gaz avec panne d'un ou plusieurs moteurs.
C	Approche et atterrissage et arrêt complet avec panne d'un ou plusieurs moteurs.
D	Mauvais fonctionnement du circuit de pression de l'enveloppe.
E	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie, sens de l'air.

SECTION 6 – ÉLÉMENTS SPÉCIFIQUES DE LA CLASSE OU DU TYPE (suite)	
F	Comme déterminé par le FE – tout élément propre à l'examen pratique de qualification de classe ou de type qui doit être inclus, si applicable : (i) systèmes du dirigeable ; (ii) utilisation du système de pressurisation de l'enveloppe.
G	Questions orales.

APPENDICE 1 au § 2.5 : CONDITIONS DE DELIVRANCE DE LA LICENCE DE PILOTE EN EQUIPAGE MULTIPLE — AVION

Réservé

APPENDICE 2 AU § 2.5 : COURS DE FORMATION INTEGRE MPL

Réservé

APPENDICE AU § 2.7 : COURS DE FORMATION MODULAIRE POUR LA QUALIFICATION DE VOL AUX INSTRUMENTS (IR)

A. IR(A) – Cours modulaire de formation en vol

Généralités

1. L'objectif de la formation modulaire au vol IR(A) consiste à former des pilotes pour qu'ils atteignent le niveau de compétences nécessaire pour exploiter des avions en IFR et en IMC. Le cours consiste en 2 modules, qui peuvent être accomplis séparément ou ensemble :

(a) module de vol aux instruments de base :
Il comprend 10 heures de vol aux instruments, dont un maximum de 5 heures peut être du temps aux instruments au sol dans un BITD, un FNPT I ou II, ou un FFS. Au terme du module de vol aux instruments de base, le candidat recevra un certificat attestant du suivi du cours ;

(b) module des procédures de vol aux instruments :
Ce module inclut le reste du programme de formation pour l'IR(A), 40 heures d'instruction au vol aux instruments sur monomoteur ou 45 heures sur multimoteur, ainsi que le cours théorique pour l'IR(A).

2. Un candidat à un cours modulaire IR(A) doit être titulaire d'une PPL(A) ou d'une CPL(A), avec les privilèges du vol de nuit. Un candidat au module des procédures de vol aux instruments qui n'est pas titulaire d'une CPL(A) doit détenir une attestation de participation au cours pour le module de vol aux instruments de base.
L'OFA doit s'assurer que le candidat à un cours IR(A) multimoteur, qui ne détenait pas de qualification de type ou de classe d'avion multimoteur, a reçu la formation multimoteur spécifiée dans la sous-partie H avant de commencer la formation en vol du cours IR(A).

3. Un candidat qui souhaite suivre le module des procédures de vol aux instruments d'un cours modulaire IR(A) doit effectuer toutes les étapes d'instruction au vol en un seul cours continu de formation agréé. Avant de commencer le module des procédures de vol aux instruments, l'OFA doit s'assurer de la compétence du candidat en termes d'aptitude au vol aux instruments de base. Une formation de remise à niveau est dispensée si nécessaire.

4. Le cours théorique est accompli dans un délai de 18 mois. Le module des procédures de vol aux instruments et l'examen pratique doivent être clôturés avant la fin de la période de validité de la note de réussite aux examens théoriques.

5. Le cours doit inclure :
   (a) 1 cours théorique pour atteindre le niveau de connaissance de l'IR ;
   (b) 1 instruction au vol aux instruments.

Connaissances théoriques

6. Un cours modulaire IR(A) agréé comprend au moins 150 heures d'instruction théorique.

Formation en vol

7. Un cours IR(A) monomoteur doit comprendre au moins 50 heures de vol aux instruments en instruction, dont un maximum de 20 heures peut être du temps aux instruments au sol dans un FNPT I ou jusqu'à 35 heures dans un FFS ou un FNPT II. Un maximum de 10 heures du temps aux instruments au sol dans un FNPT II ou un FFS peut être effectué dans un FNPT I.

8. Un cours IR(A) multimoteur doit comprendre au moins 55 heures de vol aux instruments en instruction, dont un maximum de 25 heures peut être du temps aux instruments au sol dans un FNPT I ou jusqu'à 40 heures dans un FFS ou un FNPT II. Un maximum de 10 heures du temps aux instruments au sol dans un FNPT II ou un FFS peut être effectué dans un FNPT I. L'instruction au vol aux instruments restante doit inclure au moins 15 heures sur avions multimoteurs.

9. Le titulaire d'une IR(A) monomoteur qui est également titulaire d'une qualification de classe ou de type multimoteur qui souhaite obtenir une IR(A) pour la première fois doit suivre un cours auprès d'un OFA, comportant au moins 5 heures d'instruction au vol aux instruments sur des avions multimoteurs, dont 3 heures peuvent être effectuées dans un FFS ou un FNPT II.

10. Le titulaire d'une CPL(A) ou d'un certificat attestant le suivi du cours pour le module de vol aux instruments de base peut voir la totalité de la formation exigée aux paragraphes 7 ou 8 précités réduite de 10 heures.

10.1 Le titulaire d'une IR(H) peut voir la totalité de la formation requise au § 7 ou 8 précité réduite de 10 heures.

10.2 La totalité de l'instruction au vol aux instruments devra se conformer au § 7 ou 8, selon le cas.

11. Les exercices en vol jusqu'à l'examen pratique de l'IR(A) doivent comporter :

(a) un module de vol aux instruments de base : Procédure et manœuvre pour le vol aux instruments de base, couvrant au moins :

- vol aux instruments de base, sans aides visuelles externes :
  - — vol horizontal ;
  - — montée ;
  - — descente ;
  - — virages en vol horizontal, montée, descente ;
- circuit aux instruments ;
- virage serré ;
- radioguidage ;
- récupération d'assiettes inhabituelles ;
- instruments inopérants sur la planche de bord ;
- identification et récupération d'un début de décrochage ou d'un décrochage complet ;

(b) module des procédures de vol aux instruments :

(i) procédures prévol pour les vols IFR, notamment l'utilisation du manuel de vol et des documents appropriés des services de circulation aérienne lors de la préparation d'un plan de vol en IFR ;

(ii) procédure et manœuvres pour l'exploitation en IFR en conditions normales, inhabituelles et d'urgence, couvrant au moins :

- — la transition entre le vol à vue et le vol aux instruments lors du décollage ;
- — départs et arrivées standard aux instruments ;
- — procédures IFR en route ;
- — procédures d'attente ;
- — approches aux instruments selon les minima spécifiés ;
- — procédure d'approche interrompue ;
- — atterrissage suite à des approches aux instruments, y compris les manœuvres à vue ;

(iii) manœuvres en vol et caractéristiques de vol particulières ;

(iv) si nécessaire, l'utilisation d'un avion multimoteur dans les exercices précités, notamment l'exploitation de l'avion par seule référence aux instruments, dans des conditions simulées d'un moteur à l'arrêt et d'un arrêt et redémarrage du moteur (ce dernier exercice doit être effectué à une altitude sûre sauf s'il est exécuté dans un FFS ou un FNPT II).

B. IR(H) – Cours modulaire de formation en vol

1. L'objectif du cours modulaire de formation en vol IR(H) consiste à former des pilotes pour qu'ils atteignent le niveau de compétences nécessaire pour exploiter des hélicoptères en IFR et en IMC.

2. Un candidat à un cours modulaire IR(H) est titulaire d'une PPL(H) avec qualification de vol de nuit, ou d'une CPL(H) voire d'une ATPL(H). Avant d'entamer la phase d'instruction sur aéronef du cours IR(H), le candidat doit être titulaire d'une qualification du type d'hélicoptère utilisé pour l'examen pratique de l'IR(H), ou avoir effectué une formation agréée de qualification de type sur ledit type. Le candidat doit détenir un certificat attestant le suivi satisfaisant de la formation au MCC si l'examen pratique doit être conduit dans des conditions multipilotes.

3. Un candidat qui souhaite suivre un cours modulaire IR(H) doit effectuer toutes les étapes d'instruction au vol en un seul cours continu de formation agréé.

4. Le cours théorique est accompli dans un délai de 18 mois. L'instruction au vol et l'examen pratique doivent être clôturés avant la fin de la période de validité de la note de réussite aux examens théoriques.

5. Le cours doit inclure :
   (a) un cours théorique pour atteindre le niveau de connaissance de l'IR ;
   (b) une instruction au vol aux instruments.

Connaissances théoriques

6. Un cours modulaire IR(H) agréé comprend au moins 150 heures d'instruction.

Formation en vol

7. Un cours modulaire monomoteur IR(H) comprend au moins 50 heures de temps aux instruments en instruction, dont :
   (a) jusqu'à 20 heures peuvent être du temps aux instruments au sol dans un FNPT I(H) ou (A). Ces 20 heures de temps d'instruction dans un FNPT I (H) ou (A) peuvent être remplacées par 20 heures d'instruction pour l'IR(H) dans un avion agréé pour ledit cours ;
   (b) jusqu'à 35 heures peuvent être du temps aux instruments au sol dans un FTD 2/3 ou un FNPT II/III voire un FFS d'hélicoptère.

L'instruction au vol aux instruments doit inclure au moins 10 heures dans un hélicoptère certifié IFR.

8. Un cours modulaire IR(H) pour multimoteur agréé comprend au moins 55 heures de temps aux instruments en instruction, dont :

(a) jusqu'à 20 heures peuvent être du temps aux instruments au sol dans un FNPT I (H) ou (A). Ces 20 heures de temps d'instruction dans un FNPT I (H) ou (A) peuvent être substituées par 20 heures d'instruction pour l'IR(H) dans un avion agréé pour ledit cours, ou

(b) jusqu'à 40 heures peuvent être du temps aux instruments au sol dans un FTD 2/3 ou un FNPT II/III, voire un FFS d'hélicoptère.

L'instruction au vol aux instruments doit inclure au moins 10 heures dans un hélicoptère multimoteur certifié IFR.

9.1 Les titulaires d'une ATPL(H) peuvent voir leurs heures de formation théorique réduites de 50 heures.

9.2 Le titulaire d'une IR(A) peut voir les heures de la formation requise réduites de 10 heures.

10. Les exercices en vol jusqu'à l'examen pratique de l'IR(H) doivent comporter :

(a) des procédures prévol pour les vols en IFR, notamment l'utilisation du manuel de vol et des documents appropriés des services de circulation aérienne lors de la préparation du plan de vol en IFR ;

(b) procédure et manœuvres pour l'exploitation en IFR en conditions normales, inhabituelles et d'urgence, couvrant au moins :
la transition entre le vol à vue et le vol aux instruments lors du décollage;
départs et arrivées standard aux instruments ;
procédures IFR en route ;
procédures d'attente ;
approches aux instruments selon les minima spécifiés ;
procédure d'approche interrompue ;
atterrissages suite à des approches aux instruments, y compris les manœuvres à vue ;

(c) manœuvres en vol et caractéristiques de vol particulières ;

(d) si nécessaire, l'exploitation d'un hélicoptère multimoteur dans les exercices précités, notamment l'exploitation de l'hélicoptère par seule référence aux instruments, dans des conditions simulées d'un moteur à l'arrêt et d'un arrêt et redémarrage du moteur (ce dernier exercice doit être effectué dans un FFS, un FNPT II ou un FTD 2/3).

C. IR(As) – Cours modulaire de formation en vol

Généralités

1. L'objectif du cours modulaire de formation en vol IR(As) consiste à former des pilotes pour qu'ils atteignent le niveau de compétences nécessaire pour exploiter des dirigeables en IFR et en IMC. Le cours consiste en 2 modules, qui peuvent être accomplis séparément ou ensemble :

(a) module de vol aux instruments de base.
Il comprend 10 heures de vol aux instruments, dont un maximum de 5 heures peut être du temps aux instruments au sol dans un BITD, un FNPT I ou II, ou un FFS. Au terme du module de vol aux instruments de base, le candidat recevra un certificat attestant du suivi du cours ;

(b) module des procédures de vol aux instruments.
Ce module inclut le reste du programme de formation pour l'IR (As), 25 heures de temps aux instruments en instruction, ainsi que le cours théorique pour l'IR (As).

2. Un candidat à un cours modulaire IR(As) doit être titulaire d'une PPL(As) contenant le privilège de voler de nuit ou d'une CPL(As). Un candidat au module des procédures de vol aux instruments qui n'est pas titulaire d'une CPL(As) devra détenir un certificat attestant le suivi du cours pour le module de vol aux instruments de base.

3. Un candidat qui souhaite suivre le module des procédures de vol aux instruments d'un cours modulaire IR(As) doit effectuer toutes les étapes d'instruction au vol en un seul cours continu de formation agréé. Avant de commencer le module des procédures de vol aux instruments, l'OFA doit s'assurer de la compétence du candidat en termes d'aptitude au vol aux instruments de base. Une formation de remise à niveau est dispensée si nécessaire.

4. Le cours théorique est accompli dans un délai de 18 mois. Le module des procédures de vol aux instruments et l'examen pratique doivent être clôturés avant la fin de la période de validité de la note de réussite aux examens théoriques.

5. Le cours doit inclure :

(a) un cours théorique pour atteindre le niveau de connaissance de l'IR ;

(b) une instruction au vol aux instruments.

Connaissances théoriques

6. Un cours modulaire IR(As) agréé comprend au moins 150 heures d'instruction théorique.

Formation en vol

7. Un cours IR(As) doit comprendre au moins 35 heures de temps de vol aux instruments en instruction, dont un maximum de 15 heures peut être du temps aux instruments au sol dans un FNPT I ou jusqu'à 20 heures dans un FFS ou un FNPT II. Un maximum de 5 heures du temps aux instruments au sol dans un FNPT II ou un FFS peut être effectué dans un FNPT I.

8. Le titulaire d'une CPL(As) ou d'un certificat attestant du suivi du cours pour le module de vol aux instruments de base peut voir la totalité de la formation exigée au paragraphe 7 réduite de 10 heures. La totalité de l'instruction au vol aux instruments dans un dirigeable doit se conformer au § 7.

9. Si le candidat est titulaire d'une IR pour une autre catégorie d'aéronef, la totalité des heures d'instruction requise peut être réduite à 10 heures sur dirigeables.

10. Les exercices en vol jusqu'à l'examen pratique de l'IR (As) doivent comporter :

(a) Un module de vol aux instruments de base :

procédure et manœuvre pour le vol aux instruments de base, couvrant au moins :

- vol aux instruments de base, sans aides visuelles externes :
  - — vol horizontal ;
  - — montée ;
  - — descente ;
  - — virages en vol horizontal, montée, descente ;
- circuit aux instruments ;
- radioguidage ;
- récupération d'assiettes inhabituelles ;
- instruments inopérants sur la planche de bord ;

(b) module des procédures de vol aux instruments :

(i) procédures prévol pour les vols en IFR, notamment l'utilisation du manuel de vol et des documents appropriés des services de circulation aérienne lors de la préparation du plan de vol en IFR ;

(ii) procédure et manœuvres pour l'exploitation en IFR en conditions normales, inhabituelles et d'urgence, couvrant au moins :

— transition entre le vol à vue et le vol aux instruments lors du décollage ;

— départs et arrivées standard aux instruments ;

— procédures IFR en route ;
— procédures d'attente ;
— approches aux instruments selon les minima spécifiés ;
— procédure d'approche interrompue ;
— atterrissages suite à des approches aux instruments, y compris les manœuvres à

(iii) manœuvres en vol et caractéristiques de vol particulières ;

(iv) l'utilisation d'un dirigeable dans les exercices précités, notamment le pilotage du dirigeable par seule référence aux instruments, dans des conditions simulées d'un moteur à l'arrêt et d'un arrêt et redémarrage du moteur (ce dernier exercice doit être effectué à une altitude sûre sauf s'il est exécuté dans un FFS ou un FNPT II).

APPENDICE AU § 2.7.1.2 (b) : EXAMEN PRATIQUE DE LA QUALIFICATION IR

1. Un candidat à l'examen pratique pour une IR doit avoir suivi une instruction au vol sur la même classe ou le même type d'aéronef que celui utilisé pour l'examen.

2. Un candidat doit être reçu à toutes les sections pertinentes de l'épreuve pratique. S'il échoue à l'une des rubriques d'une section, le candidat échoue à ladite section. L'échec à plus d'une section implique que le candidat doit se représenter à la totalité de l'examen. Un candidat qui n'échoue qu'à une section ne doit se représenter qu'à la section en question. L'échec à l'une des sections lorsque l'examen est repassé, notamment à celles qui avaient été réussies lors d'une tentative précédente, provoque à nouveau l'échec du candidat à la totalité l'examen. Toutes les sections pertinentes de l'examen pratique sont présentées dans un délai de 6 mois. À défaut d'être reçu à toutes les sections de l'examen en 2 tentatives, une formation additionnelle est requise.

3. Une formation additionnelle peut être exigée suite à l'échec à n'importe quel examen pratique. Le nombre de tentatives de présentation d'un examen pratique est illimité.

Conduite de l'examen

4. L'examen a pour but de simuler un vol réel. La route de vol est choisie par l'examinateur. La capacité du candidat à préparer le plan de vol et à conduire le vol sur la base des informations habituellement fournies constitue un point essentiel à vérifier. Le candidat est responsable de la préparation du plan du vol et doit s'assurer que tous les équipements et la documentation nécessaires à l'exécution du vol sont à bord. Le vol doit durer au moins 1 heure.

5. Si un candidat décidait d'interrompre un examen pratique pour des raisons jugées inadéquates par l'examinateur, le candidat doit se représenter à la totalité de l'examen pratique. Si l'examen est interrompu pour des raisons jugées adéquates par l'examinateur, seules les sections inachevées doivent être testées au cours d'un vol ultérieur.

6. Il incombe à l'examinateur de décider si une manœuvre ou une procédure peut être recommencée une fois par le candidat. L'examinateur peut arrêter l'examen à tout instant s'il s'avère que la démonstration des compétences de vol du candidat requiert qu'il représente la totalité de l'examen.

7. Un candidat doit piloter l'aéronef depuis une position permettant de remplir des fonctions de PIC et d'effectuer l'examen comme si aucun autre membre d'équipage n'était présent. L'examinateur ne participe en aucune manière à l'exploitation de l'aéronef, à l'exception de cas nécessitant une intervention dans l'intérêt de la sécurité ou pour éviter tout retard inacceptable au reste du trafic. La responsabilité du vol est attribuée conformément aux règlements nationaux.

8. Les hauteurs/altitudes de décision, les hauteurs/altitudes minimales de descente et le point d'approche interrompue doivent être déterminés par le candidat et validés par l'examinateur.

9. Un candidat à la qualification IR doit indiquer à l'examinateur les vérifications et les tâches accomplies, notamment l'identification des équipements radio. Des vérifications sont exécutées conformément à la liste de vérification agréée de l'aéronef sur lequel l'examen est présenté. Au cours de la préparation prévol de l'examen, le candidat doit déterminer les réglages de régime et les vitesses. Les données de performance pour le décollage, l'approche et l'atterrissage doivent être calculées par le candidat, conformément au manuel d'exploitation ou au manuel de vol de l'aéronef utilisé.

Tolérances de l'examen pratique en vol

10. Le candidat doit démontrer son aptitude à:

(a) exploiter l'aéronef dans ses limites d'utilisation ;

(b) effectuer toutes les manœuvres avec souplesse et précision ;

(c) faire preuve de discernement et d'un sens de l'air ;

(d) mettre en pratique ses connaissances aéronautiques et

(e) garder la maîtrise de l'aéronef à tout instant de manière à ce que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre ne soit jamais sérieusement remise en question.

11. Les limites suivantes sont applicables, et corrigées pour tenir compte de conditions turbulentes et des qualités de vol, ainsi que des performances de l'aéronef utilisé.

Hauteur

En général ± 100 pieds

Démarrer une remise des gaz à la hauteur/altitude de décision + 50 pieds / –0 pied

Hauteur/MAP/altitude de descente minimale + 50 pieds /– 0 pied

Tenue d'axe

Sur radioguidage ± 5°

Approche de précision déviation à moitié de l'échelle, azimut et alignement de descente

Cap

Tous les moteurs opérationnels ± 5°

Avec panne moteur simulée ± 10°

Vitesse

Tous les moteurs opérationnels ± 5 nœuds

Avec panne moteur simulée + 10 nœuds/ –5 nœuds

Contenu de l'examen

Avions

SECTION 1 – OPÉRATIONS PRÉVOL ET DÉPART Utilisation d'une liste de vérification, sens de l'air, procédures d'antigivrage/dégivrage, etc. appliquer à toutes les sections	
A	Utilisation du manuel de vol (ou équivalent), particulièrement le calcul des performances de l'aéronef, masse et centrage.
B	Utilisation du document du service de circulation aérienne, du bulletin météo.
C	Préparation du plan de vol ATC, le plan de vol en IFR/journal.
D	Visite prévol.
E	Minima météorologiques.
F	Roulage.
G	Exposé avant le décollage, décollage.
h°	Transition au vol aux instruments.
i°	Procédures de départ aux instruments, réglage de l'altimètre.
j°	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.
SECTION 2 – MANŒUVRES GÉNÉRALES	
A	Contrôle de l'avion par seule référence aux instruments, y compris : vol horizontal à différentes vitesses, compensateur.
B	Virages de taux 1 constants en montée et en descente.

SECTION 2 – MANŒUVRES GÉNÉRALES (suite)	
C	Récupération d'assiettes inhabituelles, y compris de virages constants à inclinaison de 45 ° et de virages serrés en descente.
d*	Récupération d'une approche de décrochage en vol horizontal, virages en montée/descente et en configuration d'atterrissage – uniquement applicable aux avions.
e	Instruments inopérants sur la planche de bord ; montée ou descente stabilisée, virages horizontaux de taux 1 sur des caps donnés, récupération d'assiettes inhabituelles – uniquement applicable aux avions.
SECTION 3 – PROCÉDURES IFR EN ROUTE	
A	Tenue d'axe, y compris l'interception, p.ex. NDB, VOR et RNAV.
B	Utilisation du radioguidage.
C	Vol horizontal, maintien du cap, de l'altitude et de la vitesse-air, réglage de puissance, technique de compensation.
D	Réglages de l'altimètre.
E	Prévision et révision des ETA (attente en route, si nécessaire).
F	Suivi du vol, journal de bord, consommation de carburant, gestion des systèmes.
G	Procédures de protection contre le gel, simulé si nécessaire.
H	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.
SECTION 4 – PROCÉDURES D'APPROCHE DE PRÉCISION	
A	Réglage et vérification du radioguidage, identification des installations.
B	Procédures d'arrivée, vérifications de l'altimètre.
C	Exposé d'approche et d'atterrissage, avec vérifications de descente/approche/atterrissage.
d +	Procédure d'attente.
E	Conformité avec la procédure d'approche publiée.
F	Planification de l'approche.
G	Maintien de l'altitude, de la vitesse et du cap (approche stabilisée).
h +	Action de remise des gaz.
i +	Procédure d'approche interrompue/atterrissage.

SECTION 4 – PROCÉDURES D'APPROCHE DE PRÉCISION (suite)	
J	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.
SECTION 5 – PROCÉDURES D'APPROCHE NON PRÉCISES	
A	Réglage et vérification du radioguidage, identification des installations.
B	Procédures d'arrivée, réglages de l'altimètre.
C	Exposé d'approche et d'atterrissage, y compris les vérifications de descente/approche/atterrissage.
d +	Procédure d'attente.
E	Conformité avec la procédure d'approche publiée.
F	Planification de l'approche.
G	Maintien de l'altitude, de la vitesse et du cap (approche stabilisée).
h +	Action de remise des gaz.
i +	Procédure d'approche interrompue/atterrissage.
J	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.
SECTION 6 – VOL AVEC UN MOTEUR A L'ARRÊT (avions multimoteurs exclusivement)	
A	Panne moteur simulée après le décollage ou en procédure de remise des gaz.
B	Approche, remise des gaz et procédure d'approche interrompue avec un moteur à l'arrêt.
C	Approche et atterrissage avec un moteur à l'arrêt.
D	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.
h +	Action de remise des gaz.
i +	Procédure d'approche interrompue/atterrissage.
J	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.

SECTION 6 – VOL AVEC UN MOTEUR A L'ARRÊT (avions multimoteurs exclusivement) (suite)	
A	Panne moteur simulée après le décollage ou en procédure de remise des gaz.
B	Approche, remise des gaz et procédure d'approche interrompue avec un moteur à l'arrêt.
C	Approche et atterrissage avec un moteur à l'arrêt.
D	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.

* Peut être accompli dans un FFS, un FTD 2/3 ou un FNPT II.
\+ Peut être effectué dans la section 4 ou la section 5.
• Doit être effectué par seule référence aux instruments.

Hélicoptères

SECTION 1 – DÉPART Utilisation d'une liste de vérification, sens de l'air, procédures d'antigivrage/dégivrage, etc. appliquer à toutes les sections	
A	Utilisation du manuel de vol (ou équivalent), particulièrement le calcul des performances de l'aéronef, masse et centrage.
B	Utilisation du document du service de circulation aérienne, du bulletin météo.
C	Préparation du plan de vol ATC, du plan de vol en IFR/journal.
D	Visite prévol.
E	Minima météorologiques.
F	Roulage/circulation basse altitude conformément à l'ATC ou aux consignes de l'instructeur.
G	Exposé avant le décollage, procédures et vérifications.
H	Transition au vol aux instruments.
I	Procédures de départ aux instruments.
SECTION 2 – MANŒUVRES GÉNÉRALES	
A	Contrôle de l'hélicoptère par seule référence aux instruments, y compris :
A	Contrôle de l'hélicoptère par seule référence aux instruments, y compris :
B	Virages de taux 1 constants en montée et en descente ;

SECTION 2 – MANŒUVRES GÉNÉRALES (suite)	
C	Récupération d'assiettes inhabituelles, y compris de virages constants à inclinaison de 30 ° et de virages serrés en descente.
SECTION 3 – PROCÉDURES IFR EN ROUTE	
A	Tenue d'axe, y compris l'interception, p.ex. NDB, VOR et RNAV.
B	Utilisation du radioguidage.
C	Vol horizontal, maintien du cap, de l'altitude et de la vitesse-air, réglage de puissance.
D	Réglages de l'altimètre.
E	Planification et revue des ETA.
F	Suivi du vol, journal de bord, consommation de carburant, gestion des systèmes.
G	Procédures de protection contre le gel, simulées si nécessaire et si applicable.
H	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.
SECTION 4 – APPROCHE DE PRÉCISION	
A	Réglage et vérification du radioguidage, identification des installations.
B	Procédures d'arrivée, vérifications de l'altimètre.
C	Exposé d'approche et d'atterrissage, y compris les vérifications de descente/approche/atterrissage.
d*	Procédure d'attente.
E	Conformité avec la procédure d'approche publiée.
F	Planification de l'approche.
G	Maintien de l'altitude, de la vitesse et du cap (approche stabilisée).
h*	Action de remise des gaz.
i*	Procédure d'approche interrompue/atterrissage.
J	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.
* À effectuer dans la section 4 ou la section 5	

SECTION 5 – PROCEDURE D'APPROCHE NON PRECISE	
A	Réglage et vérification du radioguidage, identification des installations.
B	Procédures d'arrivée, vérifications de l'altimètre.
C	Exposé d'approche et d'atterrissage, y compris les vérifications de descente/approche/atterrissage.
d*	Procédure d'attente.
E	Conformité avec la procédure d'approche publiée.
F	Planification de l'approche.
G	Maintien de l'altitude, de la vitesse et du cap (approche stabilisée).
h*	Action de remise des gaz.
i*	Procédure d'approche interrompue*/atterrissage.
J	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.
* À effectuer dans la section 4 ou la section 5.	
SECTION 6 – PROCÉDURES INHABITUELLES ET D'URGENCE Cette section peut être combinée avec les sections 1 à 5 L'examen portera sur la maîtrise de l'hélicoptère, l'identification du moteur en panne, les actions immédiates (exercices de posé), les actions et vérifications subséquentes et la précision en vol, dans les situations suivantes:	
A	Panne moteur simulée après le décollage et à/pendant l'approche* (à une altitude sûre, sauf si effectué dans un FFS, un FNPT II/III ou un FTD 2, 3); *Hélicoptère multimoteur exclusivement.
B	Panne des dispositifs d'augmentation de stabilité/circuit hydraulique (si applicable) ;
C	Instruments inopérants sur la planche de bord ;
D	Autorotation et récupération à une altitude prédéfinie ;
E	Approche de précision manuelle sans directeur de vol*; approche de précision manuelle avec directeur de vol*. *seulement un élément à tester.

Dirigeables

SECTION 1 – OPÉRATIONS PRÉVOL ET DÉPART Utilisation d'une liste de vérification, sens de l'air, conformité de la liaison ATC, procédures de radiotéléphonie, appliquer à toutes les sections.	
A	Utilisation du manuel de vol (ou équivalent), particulièrement le calcul des performances de l'aéronef, masse et centrage.
B	Utilisation du document du service de circulation aérienne, du bulletin météo.
C	Préparation du plan de vol ATC, plan de vol en IFR/journal.
D	Visite prévol.
E	Minima météorologiques.
F	Exposé avant le décollage, procédure de séparation du mât, manœuvres au sol.
G	Décollage.
H	Transition au vol aux instruments.
I	Procédures de départ aux instruments, réglage de l'altimètre.
J	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.
SECTION 2 – MANIEMENT GÉNÉRAL	
A	Contrôle du dirigeable par seule référence aux instruments
B	Virages en montée et en descente avec taux de virage constant
C	Récupération d'assiettes inhabituelles
D	Instruments inopérants sur la planche de bord.
SECTION 3 – PROCÉDURES IFR EN ROUTE	
A	Tenue d'axe, y compris l'interception, p.ex. NDB, VOR et RNAV.
B	Utilisation du radioguidage.
C	Vol horizontal, maintien du cap, de l'altitude et de la vitesse-air, réglage de puissance, technique de compensation.
D	Réglages de l'altimètre.

SECTION 3 – PROCÉDURES IFR EN ROUTE (suite)	
E	Planification et revue des ETA.
F	Suivi du vol, journal de bord, consommation de carburant, gestion des systèmes.
G	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.
SECTION 4 – PROCÉDURES D'APPROCHE DE PRÉCISION	
A	Réglage et vérification du radioguidage, identification des installations.
B	Procédures d'arrivée, vérifications de l'altimètre.
C	Exposé d'approche et d'atterrissage, y compris les vérifications de descente/approche/atterrissage.
d +	Procédure d'attente.
E	Conformité avec la procédure d'approche publiée.
F	Planification de l'approche.
G	Approche stabilisée (maintien de l'altitude, de la vitesse et du cap).
h +	Action de remise des gaz.
i +	Procédure d'approche interrompue/atterrissage.
J	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.
SECTION 5 – PROCÉDURES D'APPROCHE NON PRÉCISES	
A	Réglage et vérification du radioguidage, identification des installations.
B	Procédures d'arrivée, réglages de l'altimètre.
C	Exposé d'approche et d'atterrissage, y compris les vérifications de descente/approche/atterrissage.
d +	Procédure d'attente.
E	Conformité avec la procédure d'approche publiée.
F	Planification de l'approche.
G	Approche stabilisée (maintien de l'altitude, de la vitesse et du cap).
h +	Action de remise des gaz.

SECTION 5 – PROCÉDURES D'APPROCHE NON PRÉCISES (suite)	
i +	Procédure d'approche interrompue/atterrissage.
J	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.
SECTION 6 – VOL AVEC UN MOTEUR A L'ARRÊT Cette section peut être combinée avec les sections 1 à 5. L'examen portera sur la maîtrise du dirigeable, l'identification du moteur en panne, les actions immédiates, les actions et vérifications subséquentes et la précision en vol, dans les situations suivantes:	
A	Panne moteur simulée après le décollage ou en procédure de remise des gaz ;
B	Approche et procédure de remise des gaz avec un moteur à l'arrêt ;
C	Approche et atterrissage, procédure d'approche interrompue avec un moteur à l'arrêt ;
D	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie.

\+ Peut être effectué dans la section 4 ou la section 5

APPENDICE AU § 2.7.5: OBTENTION DE CREDITS CROISES POUR LA PARTIE IR DE L'EXAMEN PRATIQUE POUR UNE QUALIFICATION DE CLASSE OU DE TYPE

A. Avions

Des crédits sont octroyés uniquement lorsque le titulaire proroge ses privilèges IR pour les avions monomoteurs et les avions monopilotes multimoteurs, selon le cas :

Lorsqu'un examen pratique comportant une partie IR est effectué et que le titulaire dispose d'une :	**Le crédit s'applique à la partie IR de l'examen pratique pour :**
qualification de type multipilote (MP) valide; qualification de type d'avion complexe hautes performances ;	une classe monomoteur (SE)* et une qualification de type SE* et une qualification de classe d'avion monopilote (SP) multimoteur (ME) et une qualification de type d'avion complexe non hautes performances SP ME, des crédits ne seront octroyés que pour la section 3B de l'examen pratique sur avion complexe ne présentant pas de hautes performances SP de l'Appendice 9*;
qualification valide de type d'avion complexe ne présentant pas des hautes performances SP ME, exploité en tant que monopilote;	une classe SP ME* et une qualification de type d'avion complexe ne présentant pas de hautes performances SP ME, et une qualification de type et de classe SE*;
qualification valide de type d'avion complexe non hautes performances SP ME, limité à l'exploitation MP;	a. une classe SP ME* et b. une qualification de type d'avion complexe non hautes performances SP ME * et c. une qualification de classe et de type SE*;
qualification valide de classe SP ME, exploité en monopilote;	une qualification de classe et de type SE*, et une classe SP ME* et une qualification de type d'avion complexe non hautes performances SP ME ;
qualification valide de classe SP ME, limité à l'exploitation en MP ;	une qualification de classe et de type SE* et une classe SP ME* et une qualification de type d'avion complexe non hautes performances SP ME *;
qualification valide de classe SP SE ;	une qualification de classe et de type SE ;
qualification valide de type SP SE.	une qualification de classe et de type SE.

* pour autant qu'au cours des 12 mois qui précèdent, le candidat doit avoir accompli au moins 3 départs et approches en IFR sur un avion de classe ou de type SP en

exploitation monopilote ou, pour les avions multimoteurs non complexes et ne présentant pas de hautes performances, le candidat doit avoir réussi la section 6 de l'examen pratique pour des avions monopilotes non complexes, ne présentant pas de hautes performances pilotées par seule référence aux instruments en exploitation monopilote.

B. Hélicoptères

Des crédits sont octroyés uniquement lorsque le titulaire proroge ses privilèges IR pour les hélicoptères monomoteurs et les hélicoptères monopilotes multimoteurs, selon le cas.

Lorsqu'un examen pratique comportant une partie IR est effectué et que le titulaire dispose d'une :	Le crédit s'applique à la partie IR de l'examen pratique pour :
qualification valide de type hélicoptère multipilote (MPH);	une qualification de type SE* et une qualification de type SP ME*;
qualification valide de type SP ME, exploitée en monopilote;	une qualification de type SE, une qualification de type SP ME ;
qualification valide de type SP ME, limitée à l'exploitation MP.	une qualification de type SE* une qualification de type SP ME*.

*pour autant qu'au cours des 12 mois qui précèdent au moins 3 départs et approches en IFR aient été accomplis sur un hélicoptère de type SP, en exploitation SP.

APPENDICE AU § 2.9 : LICENCE DE PILOTE DE PLANEUR

Exigences particulières pour la licence de pilote de planeur – (SPL)

A. SPL – Privilèges et conditions

(a) Les privilèges du titulaire d'une SPL consistent à agir en tant que PIC sur planeurs et motoplaneurs. Afin d'exercer les privilèges sur un TMG, le titulaire doit satisfaire aux exigences du § 2.9.1.3.

(b) Les titulaires d'une SPL :

(1) ne doivent transporter des passagers qu'après avoir accompli, après la délivrance de la licence, au moins 10 heures de vol ou 30 lancements en tant que PIC sur planeurs ou motoplaneurs ;

(2) sont limités à agir sans rémunération en exploitations non commerciales jusqu'à ce qu'ils :

(i) aient atteint l'Age de 18 ans ;

(ii) aient à leur actif, après la délivrance de la licence, 75 heures de vol ou 200 lancements en tant que PIC sur planeurs ou motoplaneurs ;

(iii) aient réussi un contrôle de compétences avec un examinateur.

(c) Nonobstant les dispositions du point (b), 2ème alinéa, ci-dessus, le titulaire d'une SPL ayant des privilèges d'instructeur ou d'examinateur peut être rémunéré pour

(1) dispenser une instruction au vol pour la SPL ;

(2) conduire des examens pratiques et des contrôles de compétences pour ces licences ;

(3) les qualifications et autorisations liées à ces licences.

B. SPL – Exigences en termes d'expérience et obtention de crédits

(a) Les candidats à une SPL doivent avoir à leur actif au moins 15 heures d'instruction au vol sur planeurs ou motoplaneurs, comprenant au moins :

(1) 10 heures d'instruction au vol en double commande ;

(2) 2 heures de vol en solo supervisé ;

(3) 45 lancements et atterrissages ;

(4) 1 vol en campagne en solo d'au moins 50 km (27 NM), ou 1 vol en campagne en double commande d'au moins 100 km (55 NM). Sur les 15 heures requises au point (a), un maximum de 7 heures peut être accompli sur un TMG.

(b) Obtention de crédits. Les titulaires d'une licence de pilote pour une autre catégorie d'aéronef, à l'exception des ballons, reçoivent les crédits correspondant à 10 % du temps de vol total en tant que PIC sur de tels aéronefs, à concurrence de 7 heures.

C. SPL – Modes de lancement

Les privilèges de la SPL(S) sont limités à la méthode de lancement utilisée lors de l'examen pratique. Cette restriction peut être levée et les nouveaux privilèges exercés lorsque le pilote a effectué :

(1) dans le cas d'un lancement à l'aide d'un treuil ou d'un véhicule, au moins 10 lancements en instruction au vol en double commande et 5 lancements en solo sous supervision ;

(2) dans le cas d'un lancement aérotracté ou d'un décollage autonome, au moins 5 lancements en instruction au vol en double commande et 5 lancements en solo sous supervision. Dans le cas d'un décollage autonome, une instruction au vol en double commande peut être effectuée dans un TMG ;

(3) dans le cas d'un lancement par élastique, au moins 3 lancements effectués en instruction au vol en double commande ou en solo sous supervision.

D. SPL – Exigences en termes d'expérience récente

Les titulaires d'une SPL Ne doivent exercer les privilèges de leur licence que lorsqu'ils satisfont aux exigences en matière d'expérience récente suivante :

- avoir à leur actif sur planeurs ou motoplaneurs, à l'exclusion des TMG, au cours des 24 derniers mois, au moins :

(1) 5 heures de vol en tant que PIC, incluant 15 lancements ;

(2) 2 vols d'entraînement avec un instructeur.

APPENDICE AU § 2.10 : LICENCE DE PILOTE DE BALLON LIBRE

Exigences particulières pour la licence de pilote de ballon libre (BPL)

A. BPL – Privilèges et conditions

(a) Les privilèges du titulaire d'une BPL consistent à agir en tant que PIC sur des ballons et des dirigeables à air chaud.

(b) Les titulaires d'une BPL sont limités à agir sans rémunération en exploitations non commerciales jusqu'à ce qu'ils :

(1) aient atteint l'Age de 18 ans ;

(2) aient à leur actif 50 heures de vol et 50 décollages et atterrissages en tant que PIC sur ballons ;

(3) aient réussi un contrôle de compétences avec un examinateur dans un ballon de la classe spécifique.

(c) Nonobstant les dispositions du point (b), le titulaire d'une BPL ayant des privilèges d'instructeur ou d'examinateur peut être rémunéré pour :

(1) dispenser une instruction au vol pour la BPL ;

(2) conduire des examens pratiques et des contrôles de compétences pour ces licences ;

(3) les qualifications et autorisations liées à ces licences.

B. BPL – Exigences en termes d'expérience et obtention de crédits

(a) Les candidats à une BPL doivent avoir accompli au moins 16 heures d'instruction au vol dans des ballons de la même classe et groupe, avec au moins :

(1) 12 heures d'instruction au vol en double commande ;

(2) 10 gonflages et 20 décollages et atterrissages et

(3) 1 vol en solo supervisé, d'un temps de vol minimal de 30 minutes.

C. BPL – Extension des privilèges aux vols captifs

Les privilèges de la BPL sont limités aux vols non captifs. Cette limitation peut être supprimée lorsque le pilote a au moins 3 vols captifs d'instruction à son actif.

D. BPL – Extension des privilèges à une autre classe ou un autre groupe de ballons

Les privilèges d'une BPL sont limités à la classe et au groupe de ballons avec lesquels l'examen pratique a été présenté. Cette restriction peut être levée lorsque le pilote a:

(a) dans le cas d'une extension à une autre classe au sein du même groupe, effectuée auprès d'un OFA, dans l'autre classe de ballons, au moins :

(1) 5 vols d'instruction en double commande, ou

(2) dans le cas d'une licence pour ballons à air chaud pour laquelle le pilote souhaite étendre les privilèges aux dirigeables à air chaud, 5 heures d'instruction au vol en double commande et

(3) un examen pratique au cours duquel le candidat devra également démontrer à l'examinateur un niveau adéquat de connaissances théoriques pour l'autre classe dans les sujets suivants :

(i) principes du vol,

(ii) procédures opérationnelles,

(iii) performance de vol et préparation du plan de vol et

(iv) connaissance générale de l'aéronef.

(b) dans le cas d'une extension à un autre groupe dans la même classe de ballons, accompli au moins :

(1) 2 vols d'instruction dans un ballon du groupe pertinent et

(2) le nombre d'heures de vol suivantes en tant que PIC sur ballons :

(i) dans le cas de ballons ayant une capacité d'enveloppe de 3 401 m^3 à 6 000 m^3, au moins 100 heures ;

(ii) dans le cas de ballons ayant une capacité d'enveloppe de 6 001 m^3 à 10 500 m^3, au moins 200 heures ;

(iii) dans le cas de ballons ayant une capacité d'enveloppe de plus de 10 500 m^3, au moins 300 heures ;

(iv) dans le cas de ballons à gaz ayant une capacité d'enveloppe de plus de 1 260 m^3, au moins 50 heures.

E. BPL – Exigences en termes d'expérience récente

(a) Les titulaires d'une BPL ne doivent exercer les privilèges de leur licence qu'après avoir effectué, dans une classe de ballons au cours des 24 derniers mois, au moins :

(1) 6 heures de vol en tant que PIC, avec 10 décollages et atterrissages et

(2) 1 vol d'entraînement avec un instructeur dans un ballon de la classe appropriée, ayant la capacité d'enveloppe maximale par rapport à leurs privilèges, ou

(3) en outre, des pilotes qualifiés pour piloter plusieurs classes de ballons doivent, pour exercer leurs privilèges dans l'autre classe, avoir à leur actif au moins 3 heures de vol dans ladite classe au cours des 24 derniers mois, avec 3 décollages et atterrissages.

(b) Les titulaires d'une BPL qui ne satisfont pas aux exigences du point (a) doivent, avant de reprendre l'exercice de leurs privilèges :

(1) réussir un contrôle de compétences avec un instructeur dans un ballon de la classe appropriée, ayant la capacité d'enveloppe maximale par rapport à leurs privilèges et

(2) effectuer le temps de vol ou les décollages et atterrissages additionnels, en vol à double commande ou en solo sous la supervision d'un instructeur, aux fins de satisfaire aux exigences figurant au point (a).

APPENDICE AU § 2.11 : LICENCE DE PILOTE D'ULM

1. Brevet

1.1 Élève pilote ULM

Un élève pilote ne peut entreprendre de vol seul à bord pour se préparer à la délivrance du brevet et de la licence de pilote ULM que s'il remplit les conditions suivantes :

- Etre âgé de 17 ans révolus.
- Détenir une carte de stagiaire de pilote d'ULM délivrée par l'ANAC en état de validité.

Lors des vols d'entraînement seul à bord, le stagiaire ULM doit détenir à bord de l'aéronef l'autorisation écrite de l'instructeur habilité, sur laquelle doit figurer la classe d'ULM pour laquelle cette autorisation est valable.

1.2 Exigences et privilèges

Les licences et qualifications ne peuvent être délivrées qu'aux titulaires de brevets.
Le brevet de pilote d'ULM ne peut être délivré qu'aux candidats ayant réussi l'examen théorique, conformément aux dispositions du présent règlement.

1.3 Formation théorique

La formation théorique des candidats portera sur les sujets suivants :

- L'ULM : description, technologie, instruments, groupe moto-propulseur, caractéristiques ;
- Le pilote : cadre réglementaire d'évolution, limites physiologiques ;
- Facteurs humains et sécurité des vols, physiologie aéronautique, vigilance, fatigue, stress ;
- Principes du vol : pourquoi et comment vole un ULM ;
- Le vol : préparation, décollage, trajectoire, virages, symétrie, stabilité, approche, finale, atterrissage, roulage ;
- Les infrastructures, les signaux au sol ;
- La phraséologie aéronautique ;
- Caractéristiques et mouvements de l'air sur le vol ;
- Météorologie générale et locale : vent, nuages, température, humidité, ascendances et descendances, convection, fronts et perturbations, particularités (plaine, bord de mer) et plus particulièrement la météorologie tropicale avec ses saisons particulières et les phénomènes associés ;

- La prévention de la panne et de ses conséquences ;
- Le voyage : préparation et gestion du vol ;
- La réglementation : circulation aérienne, espace aérien ;
- Règles de l'air : le vol à vue, survol des obstacles, préventions des abordages ;
- Responsabilités du commandant de bord.

1.4 Examen théorique

L'examen théorique en vue de la délivrance du brevet de pilote d'ULM est organisé conformément aux dispositions règlementaires en vigueur.
Il se présente sous la forme d'un questionnaire à choix multiples (QCM) portant sur l'ensemble du programme de formation théorique du pilote d'ULM, dispensé au candidat par un instructeur habilité.

L'examen théorique est commun aux candidats pilotes d'ULM, quelle que soit la classe d'ULM choisie par l'élève pilote pour sa formation pratique.

Pour être déclaré reçu à l'examen théorique, le candidat doit justifier d'un minimum de 75 % de réponses correctes.

En cas de réussite, le candidat est déclaré titulaire du brevet de pilote d'ULM et autorisé à suivre l'instruction en vol en vue de passer l'examen pratique pour l'obtention de la licence de pilote d'ULM.

En cas d'échec, le brevet n'est pas délivré.

L'obtention du brevet de pilote d'ULM est obligatoire avant la délivrance de toutes licences ou qualifications.

2. Licence

2.1 Formation pratique

Le cursus de formation pratique des candidats doit comprendre les étapes suivantes :

- Vol d'accoutumance et découverte de l'environnement et du domaine de vol de l'ULM ;
- Pilotage de base : apprentissage du pilotage et gestion du vol ;
- Décollages ;

- Tours de piste et atterrissages ;
- Etude et gestion des pannes ;
- Le lâcher ;
- Séances de tours de piste solo ;
- Pilotage de perfectionnement ;
- Initiation à la navigation.

Les progrès de l'élève doivent être consignés sous la forme d'une fiche individuelle de progression dûment renseigné par les différents instructeurs.

2.2 Examen pratique

La composition et la durée de l'examen pratique sont au choix de l'examinateur.

L'examen est une épreuve en vol pendant laquelle l'examinateur évalue les connaissances et compétences acquises par l'élève durant sa formation.

Il se déroule sur un appareil ULM de la classe sur laquelle le candidat a suivi sa formation, qui répond à un niveau de sécurité optimal et accompagné de tous les documents de bord exigés, y compris la preuve d'assurance.

3. Délivrance des qualifications de classe

La réussite à l'épreuve en vol sur un type d'aéronef donné pour l'obtention d'un brevet de pilote confère la qualification de classe correspondante.

La formation pratique à une qualification de classe doit être dispensée sur un appareil de cette classe.

La formation en vue de l'obtention d'une qualification de classe doit notamment recouvrir :

- La connaissance de l'appareil et de son manuel de vol ou d'exploitation, partie utilisation.
- Les procédures et manœuvres normales.
- Les procédures et manœuvres en cas de panne et d'urgence.

Les qualifications de classe sont délivrées par les autorités habilitées sur présentation d'une attestation délivrée par l'instructeur ayant dispensé, dirigé ou achevé la formation, établissant que le candidat a suivi de manière satisfaisante la formation appropriée, et concluant à l'aptitude du postulant.

4. Emport passager

Le titulaire d'un brevet et d'une licence de pilote ULM est autorisé à emporter un passager s'il a réussi le test de capacité pour la délivrance de l'autorisation d'emport passager auprès d'un instructeur ULM habilité.
Ce test est effectué après une formation spécifique qui comprend :

- Exercice de préparation à la navigation.
- Commentaires météo.
- Visite pré-vol.
- Actions vitales.
- Décollage, panne au décollage.
- Le champ carré.
- Les virages à forte inclinaison.
- Le décrochage
- Prise de terrain en « S ».
- Approche moteur, posé court avec freins.
- Panne en campagne.
- Tenue d'axe en palier vol rasant.
- Panne dans le cône.
- Respect des consignes terrain – sécurité.

L'emport de passager est autorisé pour les pilotes qui en possèdent le privilège dans le cadre d'une autre licence.

5. Equivalence

Le titulaire d'un brevet de pilote privé avion, hélicoptère, planeur ou ballon libre détient le brevet théorique de pilote d'ULM par équivalence.

Pour obtenir la licence de pilote d'ULM, il doit subir un contrôle en vol par un instructeur habilité, dans la classe ULM choisie, et après avoir suivi un programme de formation personnalisé, adapté à ses aptitudes et à son expérience.

Une fois ce programme achevé et le test en vol réussi, l'instructeur atteste que le candidat est apte à obtenir le brevet et la licence de pilote d'ULM, dans la classe correspondant à sa formation.

6. Activités particulières

Seuls sont autorisés à effectuer des vols constituant des activités aériennes particulières les pilotes titulaires d'une Déclaration de Niveau de Compétence (DNC).

Les Déclarations de Niveau de Compétence ne sont délivrées qu'aux pilotes ayant suivi une formation spécifique pour l'activité correspondante et ayant réussi les tests au sol et en vol prescrits.

Les différentes activités particulières sont définies dans le RACI 3019 relatif au travail aérien.

APPENDICE AU § 3. 2 : LICENCE DE NAVIGATEUR

(RESERVE)

APPENDICE AU § 3.3 : LICENCE DE MECANICIEN NAVIGANT

(RESERVE)

APPENDICE AU § 4.2 : LICENCE DE TECHNICIEN DE MAINTENANCE D'AERONEFS

(RESERVE)

APPENDICE AU § 4.2.3 : CATEGORIES DE QUALIFICATION DE TECHNICIEN DE MAINTENANCE D'AERONEF

Les catégories de qualifications de technicien de maintenance d'aéronef sont caractérisées par le type de travaux et/ou le cadre dans lequel ils sont réalisés. Il est reconnu aux Techniciens de Maintenance d'Aéronefs (TMA) trois catégories A, B et C. Ces catégories se déclinent en sous catégories.

1. Licence de catégorie A

Elle comprend :

(a) La lecture et la compréhension de la documentation constructeur (AMM-IPC-CMM) ;
(b) Les dispositifs de sécurité et étiquetage (pose/dépose) ;
(c) Les débris de corps étrangers (FOD): inspection de l'espace de travail avant fermeture des panneaux ;
(d) L'inventaire des outils ;
(e) La lubrification :
  (i). des trains d'atterrissages ;
  (ii). des gouvernes (profondeur et direction) ;
  (iii). de la vis sans fin Plan Horizontal Réglable (PHR) /Trimmable Horizontable Stabilizer (THS) jackscrew;
  (iv). des becs, des volets et des rails y compris la pose et la dépose des panneaux d'accès ;
(f) le remplacement de l'aménagement et des équipements cabine (sauf les équipements d'urgence);
(g) le remplacement des composants des galleys;
(h) le remplacement des composants des toilettes sauf le système de chasse eau ;
(i) le nettoyage de pare-brise ;
(j) le contrôle de niveau et l'entretien :
  (i). des réservoirs hydrauliques ;
  (ii). de l'huile moteur(s) ;
  (iii). des pneus (pression) ;
  (iv). des accumulateurs ;
(k) la vérification du liquide anti-pluie et de la pression ;
(l) le remplacement des blocs de freins et des roues ;
(m) le remplacement de l'éclairage extérieur ;
(n) la révision des éléments d'aéronef.

2. Licence de catégorie A avec restriction :

Elle comprend :

(a) La lecture et la compréhension de la documentation constructeur (AMM-IPC-CMM) ;
(b) Les dispositifs de sécurité et étiquettage (pose/dépose) ;
(c) Les débris de corps étrangers (FOD): inspection de l'espace de travail avant fermeture des panneaux ;
(d) l'inventaire des outils ;
(e) la révision des éléments d'aéronef.

2. Licence de catégorie B

2.1. Licence de catégorie B1.1 :

Les systèmes mécaniques et électriques des avions à turbine.

2.2. Licence de catégorie B1.2 :

Les systèmes mécaniques et électriques des avions à piston.

2.3. Licence de catégorie B1.3 :

Les systèmes mécaniques et électriques des hélicoptères à turbine.

2.4. Licence de catégorie B1.4 :

Les systèmes mécaniques et électriques des hélicoptères à turbine.
Les systèmes électriques concernent uniquement les LRU (Line-Replaceable Unit) nécessitant des tests simples.

2.5. Licence de catégorie B2 :

Les systèmes électriques et avioniques

5. Licence de catégorie C

5.1 Elle correspond à la certification de l'aéronef complet après opérations d'entretien en base selon le Règlement Aéronautique de Côte d'ivoire relatif à l'agrément des organismes d'entretien.

5.2 La catégorie C à laquelle sont éligibles des TMA de catégories B1 ou B2, permet à son titulaire :

- d'assurer le contrôle et les inspections qualité, telles que requises pour l'exécution de travaux relatifs à l'application des consignes de navigabilité ;
- d'assurer la gestion des chantiers d'entretien en base et de prononcer l'approbation pour remise en service après tous travaux d'entretien, notamment ceux réalisés en base (visites : C, D etc..) ;
- d'assurer la gestion des ateliers de révision d'éléments d'aéronefs et de prononcer l'approbation pour remise en service après tous travaux de révision, tels que définis par la règlementation.

APPENDICE AU § 4.2.5 : CONDITIONS COMPLEMENTAIRES DE RENOUVELLEMENT DES LICENCES DE TECHNICIEN DE MAINTENANCE D'AERONEFS

Si une licence de TMA cesse d'être valide, les conditions minimales exigées pour son renouvellement sont définies dans le tableau ci-dessous :

TEMPS ECOULE	De 0 à 3mois	De 3 à 6 mois	Plus de 6mois
CONDITIONS	Justifier d'une formation en facteurs humains relative à la maintenance d'aéronefs	✓ Justifier d'une formation en facteurs humains relative à la maintenance d'aéronefs ; ✓ Réussir à l'évaluation de l'ANAC.	✓ Justifier d'une formation en facteurs humains relative à la maintenance d'aéronefs ; ✓ Réussir à l'évaluation de l'ANAC ; ✓ Soumettre une demande d'autorisation de l'ANAC ; ✓ Effectuer au moins six (06) mois les privilèges relatifs à la qualification machine détenue par le postulant sous supervision d'un TMA qualifié, désigné par l'ANAC.

APPENDICE AU § 4.3.1 : CONDITIONS DE DELIVRANCE D'UNE CARTE DE CONTROLEUR DE LA CIRCULATION AERIENNE STAGIAIRE

Les personnes suivant une formation de contrôleur de la circulation aérienne doivent être titulaires d'une carte de stagiaire délivrée par l'ANAC.

La carte de stagiaire autorise son titulaire à assurer un service sous la surveillance d'un instructeur.

Quiconque possède déjà une licence en cours de validité n'a besoin d'aucune carte de stagiaire supplémentaire pour suivre la formation sur la position portant sur une nouvelle tâche, pour autant qu'il remplisse les conditions prévues au (a),(b),(c)et (d) ci-dessous pour la nouvelle tâche.

Une carte de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire est délivrée aux personnels qui :

(a) sont âgés au minimum de 18 ans et sont titulaires au minimum d'un diplôme d'enseignement secondaire ou d'un diplôme donnant accès aux études universitaires ou de niveau équivalent ;

(b) ont accompli avec succès une formation initiale de base conformément au paragraphe 4.4.1.2 du présent règlement ;

(c) possèdent une attestation médicale d'aptitude valide ;

(d) ont prouvé qu'ils ont un niveau de compétence linguistique suffisant conformément aux exigences énoncées à l'appendice au paragraphe 1.2.9 du présent règlement ;

(e) ont réussi au test théorique de l'ANAC.

La durée de validité de la carte de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire est de deux ans. Elle peut être renouvelée.

Pour son renouvellement, l'autorité peut vérifier à nouveau les aptitudes visées ci-dessus.

APPENDICE AU § 4.4.1.3.2: CONDITIONS DE DELIVRANCE, PROROGATION ET RENOUVELLEMENT D'UNE HABILITATION D'INSTRUCTEUR DE FORMATION EN COURS D'EMPLOI DE CONTRÔLEUR DE LA CIRCULATION AERIENNE

(a) Conditions de la délivrance d'une habilitation d'instructeur de formation en cours d'emploi de contrôleur de la circulation aérienne

Tout postulant à une habilitation d'instructeur de formation en cours d'emploi de contrôleur de la circulation aérienne doit remplir les conditions suivantes :

(1) être un contrôleur opérationnel depuis au moins trois (3) ans ;
(2) avoir au moins trois (3) ans d'ancienneté dans l'exercice des privilèges de la qualification pour laquelle il effectuera la formation en cours d'emploi ;
(3) avoir effectué un stage de formation d'instructeur en cours d'emploi ;
(4) être proposé par le fournisseur des services de la navigation aérienne employant ledit contrôleur.

(b) Conditions de prorogation / renouvellement d'une habilitation d'instructeur de formation en cours d'emploi de contrôleur de la circulation aérienne

Tout postulant à une prorogation/renouvellement d'habilitation d'instructeur de formation en cours d'emploi de contrôleur de la circulation aérienne doit remplir les conditions suivantes :

(1) être contrôleur opérationnel ;
(2) avoir effectué un stage de formation d'instructeur de formation en cours d'emploi ou fournir les preuves d'au moins une formation en cours d'emploi administrée durant la validité de son habilitation.

(c) Durée de validité d'une habilitation d'instructeur en cours d'emploi

L'habilitation d'instructeur en cours d'emploi est valide pendant douze mois.

(d) Exigences minimales du stage d'instructeur en cours d'emploi de la circulation aérienne

Le contenu du stage d'instructeur en cours d'emploi de la circulation aérienne doit être acceptable pour l'Autorité et doit comporter au moins les items suivants :

(i) Organisation de la formation
- ✓ Contenu et objectifs de formation pour les contrôleurs de la circulation aérienne ;
- ✓ Plan de formation sur position réelle de contrôle ;
- ✓ Règlémentation.

(ii) Facteurs humains
- ✓ Apprentissage et enseignement;
- ✓ Équipe et interactions entre équipes ;
- ✓ Communication ;
- ✓ Formation pratique de l'instructeur, aspects professionnel et personnel ;
- ✓ Stress.

(iii) Techniques de formation
- ✓ Briefing
- ✓ Demonstration.
- ✓ Echange;
- ✓ Contrôle;
- ✓ Debriefing.

(iv) Méthodes d'évaluation et édition de rapport
- ✓ Evaluation ;
- ✓ Edition de rapport.

APPENDICE AU § 4.5.1 : CONDITIONS DE DELIVRANCE, PROROGATION ET RENOUVELLEMENT D'UNE QUALIFICATION D'INSTRUCTEUR DE CONTROLEUR DE LA CIRCULATION AERIENNE

(a) Conditions de la délivrance initiale d'une qualification d'instructeur de contrôleur de la circulation aérienne

Tout postulant à une première qualification d'instructeur de contrôleur de la circulation aérienne doit remplir les conditions suivantes :

(1) être un contrôleur opérationnel ;
(2) avoir au moins trois (3) ans d'ancienneté à compter de la 1ère qualification ;
(3) prouver un niveau de compétences linguistique suffisant conformément aux exigences énoncées au paragraphe 1.2.9 du présent règlement ;
(4) avoir subi un stage de formation de base d'instructeur ;
(5) avoir été confirmé par son employeur ;

(b) Conditions de Prorogation / renouvellement d'une qualification d'instructeur de contrôleur de la circulation aérienne

Tout postulant à une prorogation/renouvellement de qualification d'instructeur de contrôleur de la circulation aérienne doit remplir les conditions suivantes :

(1) avoir sa qualification valide, le cas échéant;
(2) avoir effectué au moins deux séances d'instruction dans les 12 derniers mois précédent la demande de prorogation ou de renouvellement ;
(3) avoir suivi un stage de recyclage tous les trois (03) ans ;
(4) prouver un niveau de compétences linguistique suffisant conformément aux exigences énoncées au paragraphe 1.2.9 du présent règlement.

(c) Durée de validité d'une qualification d'instructeur

La qualification d'instructeur est valide pendant 36 mois.

(d) Exigences minimales du stage périodique d'instructeur de la circulation aérienne

Le contenu du stage périodique de maintien de compétences des instructeurs de la circulation aérienne doit être acceptable pour l'Autorité et doit comporter au moins les items suivants :

(1) Organisation de la formation

- ✓ Contenu et objectifs de formation pour les contrôleurs de la circulation aérienne, ainsi que la cellule de formation
- ✓ Plan de formation de la cellule de formation ;
- ✓ Structure de formation de la cellule de formation ;
- ✓ Règlementation.

(2) Facteurs humains
- ✓ Apprentissage et enseignement;
- ✓ Équipe et interactions entre équipes ;
- ✓ Communication ;
- ✓ Formation pratique de l'instructeur, aspects professionnel et personnel ;
- ✓ Stress

(3) Techniques de formation
- ✓ Briefing
- ✓ Demonstration ;
- ✓ Echange;
- ✓ Contrôle;
- ✓ Debriefing.

(4) Méthodes d'évaluation et édition de rapport
- ✓ Evaluation ;
- ✓ Edition de rapport.

(e) Rôle de l'instructeur contrôleur de la circulation aérienne dans une unité opérationnelle de formation

L'instructeur doit :

(1) dispenser l'enseignement en se basant sur le plan de formation et le matériel de formation connexe ;

(2) comprendre le bien-fondé du retour d'information sur la performance des stagiaires et fournir un retour d'information en temps utile et de façon continue ;

(3) utiliser le modèle de compétence adapté pour déterminer les causes profondes des difficultés en matière de performance ;

(4) reconnaître les difficultés associées à la détection et au diagnostic des lacunes dans les processus cognitifs ;

(5) gérer les problèmes liés à l'attitude.

APPENDICE AU § 4.5.3.4 : CONDITIONS DU MAINTIEN DES QUALIFICATIONS ET DE LA VALIDITE DES MENTIONS DES LICENCES DE CONTROLEUR DE LA CIRCULATION AERIENNE

1. Prorogation de qualifications d'ATC

(a) Le maintien de compétences d'ATC doit être effectué 3 mois avant la date d'expiration de la qualification

(b) Pour proroger ses qualifications, le contrôleur de la circulation aérienne doit :
(i) exercer les privilèges de sa licence pendant une période de 6 mois durant la validité de la précédente qualification ;
(ii) effectuer un contrôle de compétences conformément aux exigences en matière de formation continue ;
(iii) détenir une attestation en anglais aéronautique valide ;
(iv) détenir une attestation médicale valide.

(c) La validité des qualifications est prorogée de douze mois à compter de sa date d'expiration.

(d) Les unités opérationnelles du prestataire de service de navigation aérienne doivent sauvegarder les heures de travail effectuées par chaque titulaire de licence exerçant dans l'unité sur les secteurs, le groupe de secteurs ou les positions opérationnelles et communiquent ces données à l'Autorité nationale de surveillance à sa demande.

(e) Le nombre minimal d'heures de travail sans tâches d'instruction exigé pour le maintien de la validité de la qualification peut être réduit pour les instructeurs sur la position au prorata du temps consacré à la formation de stagiaires aux postes de travail pour lesquels l'extension est demandée.

2. Rétablissement de la validité d'une qualification

Si une qualification cesse d'être valide, les conditions minimales exigées pour la requalification sont définies dans le tableau ci-dessous :

TEMPS ECOULE	De 0 à 6 mois	De 6 à 18 mois	Plus de 18 mois
CONDITIONS	✓ Détenir une attestation médicale de classe 3 pour la présence en position réelle ; ✓ Effectuer avec succès un stage de maintien de qualification approuvé par l'ANAC.	✓ Détenir une attestation médicale de classe 3 pour la présence en position réelle ; ✓ Justifier à nouveau du niveau 4 au moins en anglais aéronautique ✓ Soumettre une demande d'autorisation de l'ANAC ; ✓ Effectuer avec succès un stage de maintien de qualification approuvé par l'ANAC.	✓ Détenir une attestation médicale de classe 3 pour la présence en position réelle ; ✓ Justifier à nouveau du niveau 4 au moins en anglais aéronautique ✓ Effectué avec succès une formation de requalification approuvé par l'ANAC ; ✓ Soumettre une demande d'autorisation de l'ANAC ; ✓ Expérience pratique de 03 mois sous supervision.

APPENDICE AU § 4.5.4 AUTORISATION D'EXAMINATEUR DE CONTRÔLEUR DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

1. Délivrance initiale d'une autorisation d'examinateur de contrôleur de la circulation aérienne

Tout postulant à une autorisation initiale d'examinateur de contrôleur de la circulation aérienne doit remplir les conditions suivantes :

(1) être un contrôleur opérationnel ;
(2) avoir au moins deux (02) ans d'expérience en tant qu'un instructeur ;
(3) avoir au moins le niveau 4 de l'échelle OACI des compétences linguistiques en anglais ;
(4) avoir effectué un stage de formation de base d'examinateur acceptable pour l'Autorité,
(5) avoir été désigné comme examinateur par son employeur ;
(6) participer à un stage de standardisation des examinateurs organisé par l'ANAC.

2. Prorogation / renouvellement d'une autorisation d'examinateur de contrôleur de la circulation aérienne

Pour proroger ou renouveler une autorisation d'examinateur de contrôleur de la circulation aérienne, le postulant doit remplir les conditions suivantes :

(1) avoir ses qualifications valides ;
(2) avoir effectué au moins deux contrôles dans les 12 derniers mois précédant la demande de prorogation ou de renouvellement ;
(3) prouver un niveau de compétences linguistique suffisant conformément aux exigences énoncées au paragraphe 1.2.9 du présent règlement.
(4) participer à un stage de standardisation des examinateurs organisé par l'ANAC.

✓ Rôle d'un examinateur de contrôleur de la circulation aérienne dans une unité opérationnelle de contrôleur de la circulation aérienne

Les examinateurs de contrôleurs de de la circulation aérienne doivent :

(1) analyser les éléments probants en vue de déterminer si la performance d'un stagiaire démontre qu'il a acquis ou maintenu les compétences requises ;
(2) évaluer la performance intégrée de toutes les compétences ainsi que la performance de chacune des compétences ;
(3) effectuer des évaluations en recueillant des éléments probants démontrant

la bonne performance des compétences au moyen d'observations pratiques (et toute entrevue connexe) ;

(4) utiliser les outils indiqués dans le plan d'évaluation ;

faire le bilan avec les stagiaires d'une manière qui favorise leurs progrès.

APPENDICE AU § 4.6 : LICENCE D'AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION

(RESERVE)

APPENDICE AU § 4.6.4 RETABLISSEMENT DES PRIVILEGES D'UNE LICENCE D'ATE ARRIVEE A ECHEANCE, CONTENU DU PROGRAMME DE MAINTIEN DE COMPETENCES ET CONTENU DU PROGRAMME DE FORMATION PRATIQUE D'ATE

1. Rétablissement des privilèges d'une Licence d'ATE arrivée à échéance

Temps écoulé	Conditions
0 à 1 an	• avoir suivi un cours de rafraîchissement théorique portant sur tous les éléments de la méthode approuvée de contrôle et de supervision des vols. Le programme de ce stage doit être accepté par l'ANAC. • avoir effectué au moins un vol d'observation, dans le poste de pilotage d'un avion, au-dessus d'une région pour laquelle il est autorisé à assurer la supervision des vols comprenant des atterrissages
1 à 5 ans	• avoir suivi avec succès un stage de maintien de compétence de l'exploitant. • avoir effectué au moins un vol d'observation, dans le poste de pilotage d'un avion, au-dessus d'une région pour laquelle il est autorisé à assurer la supervision des vols comprenant des atterrissages sur le plus grand nombre d'aérodromes possible • suivre un module de règlementation relatif à l'ATE, dispensé par l'ANAC.
Plus de 5 ans	• satisfaire aux conditions exigées pour la délivrance initiale de la licence d'agent technique d'exploitation ; • avoir effectué au moins un vol d'observation, dans le poste de pilotage d'un avion, au-dessus d'une région pour laquelle il est autorisé à assurer la supervision des vols comprenant des atterrissages sur le plus grand nombre d'aérodromes possible

2. Contenu du programme de maintien de compétence d'ATE

Le programme de formation pour le maintien de compétence d'un ATE doit être au moins conforme aux éléments indiqués dans le tableau suivant :

THEME	MODULE	DUREE (Hrs)
Règlementation	Convention de Chicago	04
	OACI	
	Documentation aéronautique	
	Dispositions réglementaires manuel de vol	
	Manuel d'exploitation	
	Slots aéroportuaires	
Circulation Aérienne	Services circulations aériennes	07
	Espaces aérien et classe d'espace	
	Information aéronautique	
	Autorisation ATC	
	Plan de vol	
	NOTAM	
Navigation Aérienne	Equipements de radiocommunication	02
	Equipements de radionavigation (VOR, DME, ILS, VHF, HF)	
	Point de non-retour (PNR) et Point critique	
Avion	Aérotechnique	01
	aérodynamique	
	MEL	
Masse et centrage	Principe de chargement	05
	Centrage	
	Devis de masse	
	Messagerie à l'escale	
Préparation du Vol	Performances	10
	Résistance de piste	
	Minimas opérationnelles	
	EDTO	
	Carburant réglementaire	
	Menaces et détournements	
Météorologie	Analyse et prévision du temps (message d'observation METAR, messages de prévision TAF, TEMSI…	04
	Impacts opérationnels sur le vol (vent effectif, vent traversier, rafale, faible visibilité)	
	Les nuages	
	Phénomènes orageux	
	Turbulences et cisaillement de vent	
Spécificité Aéronautiques	Procédures spécifiques liées au carburant	02
	Procédures d'urgence et particulières	
Evaluation des connaissances		02
TOTAL	**05 Jours**	**37**

En plus des modules spécifiés dans le tableau, les agents techniques d'exploitation doivent au cours des 24 derniers mois, effectuer un recyclage dans les domaines suivants :

- facteurs humains spécifiques aux opérations aériennes ;
- sûreté de l'aviation civile;
- marchandises dangereuses.

3. Formation pratique sur site de l'ATE

Le candidat ayant passé avec succès l'examen d'ATE doit effectuer obligatoirement la formation pratique pour l'obtention de la licence d'Agent Technique d'Exploitation.
Il s'agit de la mise en pratique des connaissances acquises pendant la formation théorique à travers un stage pratique assuré par l'exploitant.
Cette phase de l'instruction pratique doit être au moins conforme aux éléments tableau ci-dessous :

MATIERES	DUREE MINIMALE
Instruction pratique appliquée à l'exploitation aérienne	25 heures
Observation de la formation sur simulateur (LOFT) et sur entraineur synthétique	04 heures
Entrainement au contrôle d'exploitation (formation en cours d'emploi)	13 semaines
Vol d'observation cockpit	03 heures

4. Contenu détaillé du programme de formation pratique sur site d'ATE

PHASE 1 : FORMATION PRATIQUE A L'EXPLOITATION DES VOLS	
Objectif : Acquérir l'expérience dans la pratique du contrôle d'exploitation ainsi que les fonctions et responsabilités de l'Agent Technique d'exploitation	
MODULES	DUREE (Hrs)
Briefing équipage	25
Dossier météo (cartes et prévision météo)	
Plan de vol et route	
Notam	
Manuel de vol	
Manuel d'exploitation	
Programmation des vols	
Affectations des équipages et des avions	
Considération du caractère commercial et décision opérationnelles	
Gestion des passagers et du fret à l'aéroport de destination ou de dégagement	
Calcul des masses maximales au décollage et à l'atterrissage	
Gestion des vols réguliers, retardés ou annulés	
Situation ATC	
Renseignements à fournir au vol en route	

Cette phase est assurée par un instructeur.

PHASE 2 : OBSERVATION DE LA FORMATION SUR SIMULATEUR (LOFT) ET SUR ENTRAINEUR SYNTHÉTIQUE	
Objectif : Comprendre et connaitre l'environnement du poste de pilotage ainsi que les fonctions et responsabilités des équipages de conduite dans les conditions normales et d'urgence.	
MODULES	DUREE (Hrs)
Participer au Briefing CRM	04
Observer un équipage de conduite en séance d'entrainement au simulateur	

L'observation de la formation sur simulateur (LOFT) et sur entraineur synthétique n'est pas obligatoire.

PHASE 3 : ENTRAINEMENT AU CONTRÔLE D'EXPLOITATION (OJT)	
Objectif : avoir la capacité d'appliquer les connaissances déjà acquises dans les conditions opérationnelles réelles	
MODULES	DUREE (semaines)
Planification des vols	13
Etablissement de plan de vol exploitation	
Calcul consommation de carburant	
Procédures de choix d'aérodrome de dégagement	
Exploitation sur les grandes distances	
Etablissement de plan de vol assisté par ordinateur	
Gestions des menaces et erreurs	
utilisation et observation des renseignements météorologiques	
Interprétation et application des messages d'observation, cartes et prévisions météorologiques	
Procédures opérationnelles transport du fret ou marchandises dangereuses	
Procédures opérationnelles relatives aux accidents ou incidents d'aviation	
Procédures d'urgence en vol	
Procédures relatives à l'intervention illicite au sabotage d'aéronef	
Procédures de communication avec les aéronefs et station au sol	
Principe de la navigation aérienne	
Masse et centrage	
Performances des avions	
Suivi des vols (compte rendu de position)	

Le stagiaire est sous la supervision d'un examinateur ATE dans les conditions réelles d'exploitation.

PHASE 4 : VOL DE RECONNAISSANCE DE ROUTE	
Objectif : Donner au stagiaire une bonne connaissance des caractéristiques des routes de l'exploitation choisie et mettre en œuvre les différentes procédures le long de tronçons différentes	
MODULES	DUREE (semaine)
Vol départ (suivi des activités de l'équipage au sol avant le vol)	01
Vérification composition équipage, licences et autres documents	
Résumé NOTAM	
Dossiers météo	
Briefing opérationnel (Plan de vol, document de vol, instructions compagnies)	
Procédure en col (compte rendu de position, observation météo)	
Suivi des activités de l'équipage en vol	
Communication ATS	
Aides à la navigation	
Séquences d'atterrissage et durée de circulation au sol	
Escale (avitaillement, acheminement de passagers, autorisation décollage)	
Comparaison conditions météorologiques prévues et conditions réelles pendant le vol	
Vol retour (suivi des activités au sol de l'équipage et départ de l'avion	
Suivi des acticités de l'équipage arrivée à destination jusqu'à leur sortie de l'avion	

Le stagiaire doit collaborer avec le commandant de bord durant toutes phases opérationnelles du vol. A la fin du vol, le stagiaire doit établir un compte rendu.

APPENDICE 1 AU § 4.9 : FORMATION INITIALE DE MEMBRE D'EQUIPAGE DE CABINE

A. Certificat de Sécurité et Sauvetage (CSS)

La formation au CSS comprend des cours théoriques et pratiques.

A.1 Cours théoriques

Symboles

Les symboles sont utilisés pour servir de guide aux candidats et aux examinateurs :
C : Connaissance.
Connaissance dans ses grandes lignes d'une idée générale sans aucun développement de détail, en particulier mathématique. Ces connaissances peuvent notamment être testées à partir de questions d'application ou des exercices pratiques.
A : Application.
Connaissance et informations acquises et nécessaires pour remplir la fonction.
P : Pratique.
Capacité pour le candidat à faire un certain nombre d'opérations précises, dans un contexte déterminé.

1. Sécurité, sauvetage

1.1. Éléments de connaissances aéronautique
1.1.1. Vulgarisation aéronautique
1.1.1.1. L'aéronef : structures et systèmes :
a) La cellule et le vol : C
- fuselage (cabine, poste) ;
- voilure ;
- empennages ;
- commandes et dispositifs de sustentation ;
- notions de chargement et de centrage.

b) Les circuits : C
- circuit électrique: servitudes ; éclairage de secours ;
- circuit hydraulique ;
- conditionnement d'air, pressurisation ;
- oxygène ;
- eau ;
- interphone, annonces au public.

c) Moyens d'accès et d'évacuation : A
- portes et escaliers ;
- issues d'ailes ;

- moyens aux portes et issues (assistance, toboggan) ;
- issue accidentellement inutilisable ;
- issues postes et moyens correspondants.

1.1.1.2. Notions sommaires de météorologie appliquée : C

- la composition de l'atmosphère ;
- les nuages, les orages, la turbulence ;
- les conditions climatiques régionales et saisonnières.

1.1.1.3. Unités de mesures utilisées en aéronautique :

- longueurs : mètre, pied, pouce, mille marins ;
- vitesse: kilomètre-heure, nœud ;
- pression : millibar, PSI

1.1.2. Organisation des services de recherche et de sauvetage

1.1.2.1. L'OACI : son rôle.

1.1.2.2. Les services de navigation aérienne :

- découpage en FIR ;
- mission d'information ;
- mission de contrôle ;
- mission d'alerte.

1.1.2.3. Les services SAR.

1.1.3. Études de statistiques d'incidents ou d'accidents : conséquences pratiquesC

1.2. Réglementation A

1.2.1. Dispositions réglementaires concernant la protection des passagers et équipages.

1.2.2. Textes régissant le personnel titulaire de la licence de membre d'équipage de cabine :

- responsabilité et tâches des différents membres d'équipage ;
- composition des équipages ;
- formation, entraînement, recyclage.

1.3. Consignes générales en vol normal A

1.3.1. La visite prévol, son but et sa réalisation.

1.3.2. Consignes à respecter et à faire respecter pendant les différentes phases du vol :

- embarquement des passagers ;
- roulage ;
- décollage ;
- montée ;
- croisière ;
- turbulence ;
- descente ;
- atterrissage ;
- transit avec passagers à bord sans avitaillement en carburant ;

- transit avec passagers à bord, embarquement et débarquement avec avitaillement en carburant.

1.4. Consignes générales en cas d'urgence A

1.4.1. Influence du facteur temps et des relations entre les membres d'équipage en cas d'urgence.

1.4.2. Feu et fumée :

- différents types de feu et leur identification ;
- moyens de prévention ;
- moyens d'extinction (y compris les moyens pour éviter une reprise de l'incendie);
- protection contre la fumée (équipage et passagers).

1.4.3. Dépressurisation : A

- Différents types de dépressurisation.
- Phénomènes physiques associés à la dépressurisation rapide.
- Procédure de descente d'urgence.
- Action des membres d'équipage de cabine dans chaque type de dépressurisation.

1.4.4. Atterrissage et amerrissage forcé : A

- Préparation d'un atterrissage forcé.
- Préparation d'un amerrissage forcé.
- Atterrissage forcé non préparé.
- Amerrissage forcé non préparé.

1.4.5. Évacuation d'urgence : A

- Procédures d'évacuation d'urgence.
- Responsabilité du déclenchement d'une évacuation.
- Évacuation sur terre.
- Évacuation sur mer.
- Action des membres d'équipage de cabine lors de phases inusuelles : accélération, arrêt.

1.4.6. Conduite à tenir dans les cas particuliers suivants : A

- Passager perturbant l'ordre en cabine (ivresse, folie).
- Rixe entre passagers.
- Attaque de l'équipage par un ou plusieurs passagers.
- Détournement d'aéronef.
- Alerte à la bombe.

1.4.7. Notions de comportement individuel et collectif en cas d'accident ou d'incident. C

1.5. La survie

1.5.1. Principales agressions dans chaque type de survie : C

- Déshydratation.

- Chaleur.
- Froid.
- Environnement.
- Faim.
- Peur.

1.5.2. L'utilisation des moyens dont on dispose pour y faire face dans chacun des cas suivants : A

- Survie en mer (à proximité et loin des côtes) ;
- Survie en zone désertique (chaude et froide) ;
- Survie en zone tropicale ;
- Survie en haute montagne.

2. Secourisme aéronautique

Les candidats devront avoir une connaissance précise du rôle de l'équipage en matière de secourisme, notamment des limites de son action et de la collaboration nécessaire avec les services médicaux d'urgence et avoir acquis la terminologie de base.

2.1. Notions sommaires d'anatomie et de physiologie

2.1.1. Le système nerveux, le cerveau. C
2.1.2. Le squelette C
2.1.3. Le système cardiorespiratoire C
2.1.4. L'appareil digestif C

2.2. Le milieu aéronautique et les réactions de l'organisme

2.2.1. Réactions physiologiques dues aux vols en altitude : A

- caractéristiques physiques et chimiques de l'atmosphère ;
- effets liés à l'altitude : l'hypoxie ;
- effets sur les cavités semi-closes ;
- effets liés aux variations de pression rapides ou explosives ;
- effets liés à l'ozone.

2.2.2. Autres réactions physiologiques :

- effets liés à la sécheresse de l'air ; A
- effets liés aux turbulences ; mal de l'air ;
- effets liés aux bruits, vibrations, décélérations ;
- effets liés au déplacement (durée du voyage, vol de nuit, décalage horaire, choc climatique).

2.2.3. Réactions psychologiques au voyage aérien. A
2.2.4. Incidents et accidents médicaux observés à bord : C

- fréquences ; conséquences pratiques.

2.3. Le secourisme à bord

2.3.1. Matériel disponible et modalités d'utilisation : A

2.3.1.1. Composition et utilisation des trousses médicales :

- trousse de premier secours ;
- trousse d'urgence.

2.3.1.2. Notions sur la composition et l'utilisation de la trousse de docteur.

2.3.1.3. Matériel improvisé à bord.

2.3.1.4. Rédaction d'un compte rendu.

2.3.1.5. Principe de liaison avec les services médicaux d'urgence.

2.3.2. Prise en charge et examen d'un malade ou d'un blesséA

2.3.3. Prévention et traitement des incidents mineurs A

- mal de l'air ;
- hyperventilation et tétanie ;
- otites barotraumatiques ;
- corps étrangers dans 1'œil, dans l'oreille ;
- brûlures et plaies de faible étendu ;
- piqûres et morsures diverses ;
- petites hémorragies nasales et dentaires ;
- troubles digestifs.

2.3.4. Traitement de certains cas particuliers : A

- troubles du comportement ;
- effets de l'alcool, de la drogue ;
- épilepsie ;
- coup de soleil.

2.3.5. L'accouchement à bord : A

- attitude pratique et soins à la mère et à l'enfant.

2.3.6. Notions sur les douleurs abdominales, diagnostic et traitement : A

- coliques hépatiques ;
- coliques néphrétiques ;
- rétention aiguë d'urine ;
- appendicite, péritonite ;
- perforation d'ulcère ;
- occlusions intestinales ;
- rupture de grossesse extra-utérine.

2.3.7. Les atteintes du squelette et leur traitement : A

- fractures (membres, colonne vertébrale, bassin, côtes, crâne) ;
- traumatismes crâniens ;
- entorses et luxations.

2.3.8 Les grandes brûlures A

- éléments de gravité et dangers, conduite à tenir.

2.3.9. Les hémorragies graves A

- conduite à tenir en cas d'hémorragies internes, externes, extériorisées.

2.3.10. Etat de choc et prévention. A

2.3.11. Coup de chaleur. A

2.3.12. Les accidents cardiaques et respiratoires A

Conduite à tenir, notamment dans les cas suivants :

- asphyxies : signes, causes, moyens de lutte ;
- syncopes ;
- accidents cardiaques : oedème aigu du poumon, angine de poitrine, infarctus.

2.3.13. Les comas dont ceux dus à l'hypertension, les barbituriques et le diabète.

2.4. Les maladies contagieuses ou tropicales.

2.4.1. Notions sommaires sur les : C

- modes de contamination ;
- signes et prévention ;
- précautions et hygiène alimentaire en zone infectée.

2.4.2. Cas particuliers de maladies endémiques : C

- le paludisme ;
- l'amibiase ;
- la bilharziose ;
- l'hépatite virale
- la méningite
- la fièvre typhoïde

2.4.3. Les vaccinations et règlements de santé. C

2.5. Exercice du secourisme en cas d'accident aérien : A

- tableau des urgences ;
- tri des blessés et transport.

2.5.1 Le décès à bord C

- conduite à tenir ;

2.6. Aspects réglementaires.

- Réglementation applicable aux membres d'équipage de cabine C
- Organisation de l'Aviation civile assurant la tutelle de l'exploitation C

A.2 Épreuves pratiques

Le contenu des épreuves pratiques exigées pour l'obtention d'une licence de membre d'equipage de cabine est defini ci-dessous.

1. Sécurité, sauvetage

1.1 Utilisation pratique des matériels et équipements de secours et exercices sur les procédures et consignes de sécurité et de sauvetage, dans des conditions d'urgence simulées. Les matériels et équipements concernés sont ceux requis par la réglementation en vigueur, tels que :

- ceintures et harnais de sécurité ;
- portes et issues ;
- moyens d'abandon ;
- extincteurs ;
- bouteilles et masques à oxygène ;
- gilets de sauvetage et autres moyens individuels de sauvetage ;
- canots de sauvetage, rampes convertibles et autres moyens collectifs de sauvetage.

1.2. Utilisation pratique réelle ou simulée des matériels et équipements de signalisation requis par la réglementation en vigueur, tels que : P

- moyens radio-électriques ;
- moyens optiques ;
- moyens pyrotechniques.

2. Secourisme aéronautique (P)

2.1. Démonstration pratique de l'aptitude à appliquer certaines méthodes ou techniques de secourisme dans les conditions simulées d'une cabine d'aéronef :

- transport et installation d'un malade ou d'un blessé et position latérale de sécurité ;
- respiration artificielle et massage cardiaque externe :
- bouche à bouche et massage cardiaque externe sur mannequin, coordination des manoeuvres ;
- méthode de Nielsen ;
- méthode de Sylvester ;
- méthode d'Heimlich ;
- points de compression, pansements compressifs et garrots ;
- immobilisation provisoire des fractures.

2.2. Utilisation pratique des trousses médicales de bord et du matériel improvisé pour les premiers soins tels que :

- pansements ;
- traitement d'une plaie ;
- traitement d'une brûlure ou d'une gelure peu étendue ;
- bandages : cheville, genou, main, doigt ;
- emballages : main, doigt, genou, pied, tête ;

- écharpes simples et improvisées ;
- prise du pouls et de la tension artérielle ;
- corps étrangers dans l'œil, l'oreille, le nez.

A.3 Équipements relatifs à la formation initiale de MEC

1 Liste minimale relative à la sécurité et sauvetage

a) L'extinction d'un feu à l'aide d'un extincteur de type approprie (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 canot ou un moyen similaire de sauvetage collectif.

2 La liste minimale relative au secourisme

a) Petite bande de gaz « bouchon »
b) Épingles de sûreté
c) Bande de 7 ou 10 cm
d) Compresses stériles
e) Gangs jetables
f) Mannequin (adulte)
g) Mannequin (bébé)
h) Couverture
i) Masque à oxygène passager
j) Chronomètre
k) Sac vomitoire
l) Bande de crêpe
m) Compresse grasse
n) Bloc de sièges avions
o) Ceinture de sécurité
p) Sparadraps
q) Emballage triangulaire
r) Trousse premier secours

3 Liste des équipements de natation

a) Gilets de sauvetage en étant de marche ;

b) Canot de sauvetage ou autres équipements équivalents ;
c) Piscine de 25 ou 50 m de long ;
d) Maître-nageur ;
e) Chronomètre.

A.4 Dispositions relatives aux évaluations de la formation initiale

La formation initiale des MEC est évaluée selon les étapes suivantes :

1. Evaluation progressive des stagiaires

Les organismes de formation en charge de la formation initiale des MEC sont chargés de réaliser des évaluations progressives du niveau de progression des stagiaires.

2. Evaluation de fin de formation théorique

L'OFA organise un test à blanc de fin de la formation initiale théorique des MEC.

3. Evaluation pratiques

Les épreuves pratiques d'évaluation des MEC stagiaires sont réalisés par l'OFA sous supervision des inspecteurs de l'ANAC.

4. Evaluation finale

(a) Les résultats des tests de progressions, de l'évaluation à blanc et des épreuves pratiques réalisées sont transmis par l'OFA à l'ANAC lors de l'inscription des stagiaires à l'évaluation finale organisée par l'ANAC.

(b) Cette évaluation porte sur le programme des connaissance théorique et pratique et se présente sous forme de questionnaire à choix multiple.

(c) Cette évaluation comprend 40 questions de sécurité et de sauvetage et 20 questions de secourisme.

(d) Pour être déclaré reçu à cette évaluation, le candidat doit obtenir au moins 75%.

5. **Epreuve de natation**

(a) Elle est destinée à vérifier l'aisance du candidat dans l'eau. Chaque candidat doit sauter à l'eau du bord de la piscine, nager 50 m, sans arrêt, en 2 minutes maximum.

(b) Elle se déroule en bassin de 50 ou 25 mètres ; aucun style de nage n'est imposé. Le départ peut se faire en plongeant ou en sautant à l'eau, du bord de la piscine ou des plots.

(c) En bassin de 25 mètres, au moment du demi-tour, le candidat ne doit pas poser les pieds au sol. Il doit toucher le mur, et ne doit pas s'y tenir.

(d) L'épreuve de natation est réalisée sous la surveillance de l'ANAC. Si l'épreuve de natation n'est pas réussie, le candidat est éliminé.

6. **Epreuves de gilets et canots**

(a) Le temps imparti pour le remorquage sur 25 mètres est de 1 minute 25 secondes. Le candidat saute à l'eau en tenant à la main le gilet plié, entouré de ses sangles.

(b) Il doit s'équiper de son gilet dans l'eau sans se tenir au bord de la piscine ni se faire aider.

(c) En cas de non-fonctionnement du système de gonflage, le candidat doit utiliser les embouts buccaux.

3. Validité de la formation théorique

La condition pour être admis à se présenter aux épreuves gilets et canots et à l'épreuve de natation est de justifier avoir passé avec succès les épreuves théoriques dans un délai maximum de quarante-cinq (45) jours.

4. Durées et coefficients des épreuves

	Durée	Coefficients
Épreuves pratiques	Sécurité et sauvetage : non limitée	2

	Secourisme : non limitée	1
Evaluation finale écrite	1h 30 minute	7
Épreuve de natation	02 mn maximum (éliminatoire)	2

B. Délivrance du Certificat de Sécurité et Sauvetage (CSS)

À la fin du processus décrit au § A, une demande de diplôme du CSS est adressée à l'Autorité de l'Aviation Civile.

C. Qualification au type d'aéronef

Cette formation est requise pour l'obtention d'une qualification correspondante au modèle d'aéronef à bord duquel le MEC sera affecté. Elle est dispensée par l'exploitant aérien conformément à la règlementation en vigueur des opérations aériennes.

Cette formation est un prérequis à la réalisation du stage de familiarisation.

D. Stage de familiarisation

Une demande d'autorisation de réalisation du stage de familiarisation individuelle doit être adressée à l'ANAC par l'exploitant. Les justificatifs de réalisation des étapes précédentes sont jointes à la demande.

La durée de familiarisation avion doit permettre d'effectuer au moins 60 heures de vols effectifs.

Ce stage de familiarisation est effectué par le candidat en qualité de :

a) observateur d'un MEC en fonction ;
b) participant aux tâches à bord sous supervision d'un MEC ;
c) exercices des privilèges d'un MEC sous la supervision d'un instructeur MEC.

APPENDICE 2 AU §4.9 : CONTRÔLE DE COMPETENCE DE MEC

7. Généralités

Le contrôle de compétence des MEC est effectué annuellement par un examinateur désigné par l'ANAC (EMEC) ou un inspecteur qualifié de l'ANAC en vue de :

- L'évaluation de l'habileté et des compétences d'un postulant à une délivrance initiale de licence de MEC ;
- La prorogation des qualifications de MEC ;
- Le renouvellement des qualifications de MEC.

8. Modules de l'évaluation de compétences

(a) Procédures normales et gestion du vol

(ii) Briefing/préparation du vol ;
(iii) Prise en compte des amendements, notes de service et Manuel Sécurité Sauvetage ;
(iv) Connaissances avion ;
(v) Visite prévol ;
(vi) Contrôle sûreté ;
(vii) Contrôle collectif, le cas échéant ;
(viii) Interface avec le PNT ;
(ix) Manipulation des sièges et harnais du PNT (assistance du PNT obligatoire) ;
(x) Manipulation des fenêtres du poste du pilote (assistance du PNT obligatoire) ;
(xi) Embarquement/ débarquement ;
(xii) Vérification cabine (passager/bagagges/accès au cockpit) ;
(xiii) Rangement des offices et des équipements (toilettes/galleys) ;
(xiv) Briefing issue d'ailes ;
(xv) Ouverture/fermeture portes ;
(xvi) Procédure armement/désarmement toboggans ;
(xvii) Annonces sécurité ;
(xviii) Démonstration de sécurité ;
(xix) Vérification cabine ;
(xx) Connaissances et gestion de la documentation de bord ;
(xxi) Débriefing.

(b) Procédures particulières

(i) Turbulences (actions en cas de turbulences ou d'incident en vol);

(ii) Transit avec passagers à bord ;
(iii) Identification bagages cabine ;
(iv) Avitaillement avec passagers ;
(v) Effet de souffle des réacteurs.

(c) Procédures d'urgence

(i). Phraséologie d'urgence ;
(ii). Feu moteur ;
(iii). Feu de train ;
(iv). Prévention et détection de feu dans la cabine, les toilettes, les offices et actions à exécuter
(v). Feu et fumée en cabine ;
(vi). Dépressurisation cabine ;
(vii). Rayure et fêlure des hublots ;
(viii). Inondation ;
(ix). Atterrissage forcé ;
(x). Amerrissage imprévu ;
(xi). Atterrissage ou amerrissage prévu et préparé ;
(xii). Accélération arrêt ;
(xiii). Incapacité PNT.

(d) Procédures de sûreté

(i). Vérification des cartes d'accès à bord ;
(ii). Contrôles des badges ;
(iii). Fiche de fouille de sûreté.

(e) Sécourime

L'examinateur choisira trois thèmes pour l'évaluation.

9. **Autres dispositions relatives au contrôle de compétences de MEC**

(a) Trois (03) non-conformités (NC) relevées sur les procédures normales entrainent une inaptitude du MEC .
(b) Trois non-conformités (03) (NC) relevées sur les procédures particulères entrainent une inaptitude du MEC .
(c) Une non-conformité (03) (NC) relevée sur les procédures d'urgence entraine une inaptitude du MEC.
(d) Une non-conformité (01) (NC) relevée sur les procédures de sûreté entraine une inaptitude du MEC .
(e) Deux (02) non-conformités (NC) relevée sur les thèmes de sécourisme entrainent une inaptitude du MEC.

APPENDICE 3 AU §. 4.9 : MAINTIEN DE COMPÉTENCES DE MEMBRE D'EQUIPAGE DE CABINE

1. Généralités

1.1. Chaque membre d'équipage de cabine doit accomplir annuellement une formation de maintien de compétences ou formation périodique.

1.2. Ce maintien de compétences est effectué annuellement pour maintenir et renforcer les compétences de l'équipage de cabine au niveau souhaité, au moyen d'une série d'exercices pratiques, d'exercices de simulation, d'examens, portant sur des éléments de formation générale tels que les premiers soins, et d'autres éléments correspondant à chaque type d'aéronef auquel le membre de l'équipage de cabine est affecté pour assurer ses privillèges.

1.3. La formation périodique peut aussi viser à familiariser les membres d'équipage avec de nouvelles exigences, de nouvelles procédures et/ou de nouveaux équipements introduits depuis la formation la plus récente.

1.4. La formation périodique assure que, par la pratique de la plupart de leurs tâches et des compétences qui y sont associées, les membres d'équipage de cabine maintiennent le niveau de performance requis.

2. Contenu du maintien de compétences

2.1. Le contenu de la formation du maintien de compétences des MEC et défini au chapitre 12 du Règlement relatif aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien public (RACI 3000).

2.2. Le détenteur de licence de MEC doit en plus des exigences du §2.1, réaliser une nage de 50 m, sans arrêt, en 2 minutes maximum conformément à l'appendice 1 au §4.9.

3. Évaluation

Le MEC ayant suivi un cours de maintien de compétences conformément au §2 ci-dessus doit subir un contrôle de compétences comme définit à l'appendice 2 au §4.9 du présent règlement.

APPENDICE AU § 4.9.1.2.2 : CONDITIONS D'ACCEPTATION OU DE VALIDATION DE CERTIFICAT DE SÉCURITÉ ET SAUVETAGE (CSS) ÉTRANGER

(a) Le Certificat de Sécurité et Sauvetage ou tout autre certificat équivalent étranger détenu par tout postulant ivoirien peut être soumis à l'ANAC pour acceptation comme équivalent au CSS délivré en Côte d'Ivoire sous les conditions suivantes :

(1) le postulant doit soumettre à l'ANAC un dossier composé :
  (i) d'une demande ;
  (ii) de la copie originale ou duplicata du CSS ou équivalent ;
  (iii) du programme de formation du CSS ;

(2) le contenu des modules théoriques et pratiques du CSS doit comprendre au moins les exigences de ceux du CSS du présent règlement ;

(3) le postulant peut être autorisé à se conformer au § 4.9.1.4 et 4.9.1.2 (c) du présent règlement si ces exigences ne figurent pas au programme du CSS qu'il détient ;

(4) le CSS étranger ou certificat équivalent doit être authentifié par l'Administration de l'Aviation Civile et/ou la compagnie aérienne du pays qui l'a délivré ;

(b) le postulant dont le CSS ou certificat étranger a été accepté doit se conformer au § 4.9.1.3 du présent règlement ;

(c) le postulant qui dispose d'une expérience pratique de plus de 60 heures peut bénéficier d'un crédit de 40 heures d'expérience requise au § 4.9.1.3 du présent règlement.

APPENDICE AU § 4.9.3 : CONDITIONS DE RENOUVELLEMENT DES QUALIFICATIONS DE MEMBRE D'EQUIPAGE DE CABINE

Si une qualification cesse d'être valide, les conditions minimales exigées pour son renouvellement sont définies dans le tableau ci-dessous :

TEMPS ECOULE	De 0 à 06 mois	De 06 mois à 5 ans	Plus de 05 ans
CONDITIONS	**1.** détenir une attestation médicale de classe 2 valide ; **2.** Effectuer avec succès un stage de remise à niveau approuvé par l'autorité ; **3.** Soumettre une demande d'autorisation de l'ANAC ; **4.** Effectuer avec succès un contrôle de compétences sous supervision d'un EMEC.	**1.** détenir une attestation médicale de classe 2 valide ; **2.** Effectuer avec succès un stage de remise à niveau approuvé par l'autorité ; **3.** Soumettre une demande d'autorisation de l'ANAC ; **4.** Effectuer une instruction en vol d'au moins 20 heures ; **5.** Effectuer avec succès un contrôle de compétences sous supervision d'un EMEC.	**1.** détenir une attestation médicale de classe 2 valide ; **2.** Effectuer avec succès un stage de remise à niveau approuvé par l'autorité ; **3.** Soumettre une demande d'autorisation de l'ANAC ; **4.** Effectuer une instruction en vol d'au moins 60 heures ; **5.** Effectuer avec succès un contrôle de compétences sous supervision d'un EMEC.

APPENDICE AU § 5.2. SPECIMEN DE LICENCES « RACI 2000 »

MODELE DE CARTE D'ELEVE PILOTE

RECTO

Logo ANAC	I. **REPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE** *Republic of Côte d'Ivoire* VIII. **AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE** *National Civil Aviation Authority*	Photo
IV. Nom et prénoms (*First and last names*) : IX. A été jugé qualifié pour exercer les privilèges liés à la : *Has been found to be properly qualified to exercise the privileges of* : II. CARTE D'ELEVE PILOTE PRIVE III. Numéro de la carte (*Card number*)		VII. Signature du titulaire *Holder signature* *DT* X. Signature du Directeur Général *Director General Signature* XI.
X. Date de délivrance : *Date of issue (DD/MM/YYYY)*	XIII. Date d'expiration : *Expiration date (DD/MM/YYYY)*:	

VERSO

Carte délivrée conformément aux normes du RACI 2000 *Card issued in compliance with RACI 2000*
XIII. Observations (*observations*) 1) Carte valable si accompagnée d'un certificat médical valide approprié *Card valid only with a valid required medical certificate* 2) Restrictions (*Limitations*) : IVa. Date de naissance [*Date of birth (DD/MM/YYYY)*] : VI. Nationalité (*Nationality*) : V. Adresse du titulaire (*Holder address*) : XIV. Remarques (*Remarks*) Quiconque trouve ce document est prié de le retourner à l'ANAC 07 BP 148 Abidjan 07 Aéroport International Félix Houphouët Boigny d'Abidjan Tel : +225 27 21 58 69 00 /27 21 27 92 11 *If found, please deposit at the ANAC : 07 BP 148 Abidjan 07* *Felix Houphouët Boigny International Airport of Abidjan Tel: +225 27 21 58 69 00 /27 21 27 92 11*
CODE BARRE

MODELE DE CARTE DE LICENCE DE PILOTE

RECTO

Logo ANAC	I. **REPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE** *Republic of Côte d'Ivoire* VIII. **AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE** *National Civil Aviation Authority*	Photo
IV. Nom et prénoms (*First and last names) :* IX. A été jugé qualifié pour exercer les privilèges liés à la : *Has been found to be properly qualified to exercise the privileges of* : II. LICENCE III. Numéro de la licence (*Licence number) :*		VII. Signature du titulaire *Holder signature* *DT* X. Signature du Directeur Général *Director General Signature* XI.
X. Date de délivrance : *Date of issue (DD/MM/YYYY)*	XIII. Date d'expiration : *Expiration date (DD/MM/YYYY)*:	

VERSO

Licence délivrée conformément aux normes du RACI 2000 et de l'Annexe 1 de l'OACI *Licence issued in compliance with RACI 2000 and ICAO Annex 1 standards*
XIII. Observations (*observations)* 1) Licence valable si accompagnée de carte de qualifications et de certificat médical valide approprié *Licence valid only with a ratings card and a valid required medical certificate* IVa. Date de naissance [*Date of birth (DD/MM/YYYY)] :* VI. Nationalité (*Nationality*) : V. Adresse du titulaire (*Holder address) :* XIV. Remarques (*Remarks)* Quiconque trouve ce document est prié de le retourner à l'ANAC 07 BP 148 Abidjan 07 Aéroport International Félix Houphouët Boigny d'Abidjan Tel : +225 27 21 58 69 00 /27 21 27 92 11 *If found, please deposit at the ANAC : 07 BP 148 Abidjan 07* *Felix Houphouët Boigny International Airport of Abidjan Tel: +225 27 21 58 69 00 /27 21 27 92 11*
CODE BARRE

MODELE DE CARTE DE QUALIFICATIONS DE LICENCE DE PILOTE

RECTO

Logo ANAC	I. **REPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE** *Republic of Côte d'Ivoire* VIII. **AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE** *National Civil Aviation Authority*	Photo
IV. Nom et prénoms (*First and last names)*: III. Numéro de la licence (*Licence number)* :		

XII. Qualifications ***Ratings***	Date de l'épreuve *Date of test*	Validité *Validity*	N° d'autorisation de l'examinateur *Examiner authorization number°*	Date / Visa

VERSO

XII. Qualifications ***Ratings***	Date de l'épreuve *Date of test*	Validité *Validity*	N° d'autorisation de l'examinateur *Examiner authorization number*	Date / Visa

XIII. Observations / *Observations*

Compétences linguistiques / *language profeciency*:

Anglais (*English*) : Niveau (*Level*) : **Validité (*Validity*) :**

Restrictions (*Limitations*) :

XIV. Remarques (*Remarks)*

Quiconque trouve ce document est prié de le retourner à l'ANAC 07 BP 148 Abidjan 07 Aéroport International Félix Houphouët Boigny d'Abidjan Tel : +225 27 21 58 69 00 /27 21 27 92 11

If found, please deposit at the ANAC : 07 BP 148 Abidjan 07

Felix Houphouët Boigny International Airport of Abidjan Tel: +225 27 21 58 69 00 /27 21 27 92 11

CODE BARRE

MODELE DE CARTE DE VALIDATION DE LICENCE ETRANGERE DE PILOTE

RECTO

Logo ANAC	I. **REPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE** *Republic of Côte d'Ivoire* VIII. **AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE** *National Civil Aviation Authority*	Photo
IV. Nom et prénoms (*First and last names) :* IX. A été jugé qualifié pour exercer les privilèges liés à la : *Has been found to be properly qualified to exercise the privileges of* : II. VALIDATION PPL AVION *PPL(A) VALIDATION* III. Numéro de la validation (*Validation number)*		VII. Signature du titulaire *Holder signature* *DT* X. Signature du Directeur Général *Director General Signature* XI.
X. Date de délivrance : *Date of issue (DD/MM/YYYY)*	XIII. Date d'expiration : *Expiration date (DD/MM/YYYY)*:	

VERSO

Validation délivrée conformément aux normes du RACI 2000 et de l'annexe 1 de l'OACI Validation issued in compliance with RACI 2000 and ICAO annex 1 standards
XIII. Observations (*observations)* 1) Validation délivrée *Validation issued* 2) Carte valide que si accompagnée de la licence et du certificat médical étrangers *Card valid if only accompanied by the foreign licence and its required medical certificate* 3) Restrictions (*Limitations):* VI. Nationalité (Nationality) : V. Adresse du titulaire (Holder address) : XIV. Remarques (Remarks) Quiconque trouve ce document est prié de le retourner à l'ANAC 07 BP 148 Abidjan 07 Aéroport International Félix Houphouët Boigny d'Abidjan Tel : +225 27 21 58 69 00 /27 21 27 92 11 If found, please deposit at the ANAC : 07 BP 148 Abidjan 07 Felix Houphouët Boigny International Airport of Abidjan Tel: +225 27 21 58 69 00 /27 21 27 92 11
CODE BARRE

MODELE DE CARTE DE LICENCE DE TMA

RECTO

Logo ANAC	I. **REPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE** *Republic of Côte d'Ivoire* VIII. **AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE** *National Civil Aviation Authority*	Photo
IV. Nom et prénoms (*First and last names*) : IX. A été jugé qualifié pour exercer les privilèges liés à la : *Has been found to be properly qualified to exercise the privileges of* : II. LICENCE TMA *AIRCRAFT MAINTENANCE TECHNICIAN LICENCE* III. Numéro de la licence (*Licence number*)		VII. Signature du titulaire *Holder signature* *DT* X. Signature du Directeur Général *Director General Signature* XI.
X. Date de délivrance : *Date of issue (DD/MM/YYYY)*	XIII. Date d'expiration : *Expiration date (DD/MM/YYYY)*:	

VERSO

Licence délivrée conformément aux normes du RACI 2000 et de l'annexe 1 de l'OACI
Licence issued in compliance with RACI 2000 and ICAO annex 1 standards

XIII. Observations (*observations*)

1) Licence délivrée
Licence issued

2) Licence valide si accompagnée par la carte des qualifications
This licence is valid if accompanied by the ratings card

IVa. Date de naissance [*Date of birth (DD/MM/YYYY)*] :

VI. Nationalité (*Nationality*) :

V. Adresse du titulaire (*Holder address*) :

XIV. Remarques (*Remarks*)

Quiconque trouve ce document est prié de le retourner à l'ANAC 07 BP 148 Abidjan 07 Aéroport International Félix Houphouët Boigny d'Abidjan Tel : +225 27 21 58 69 00 /27 21 27 92 11
If found, please deposit at the ANAC : 07 BP 148 Abidjan 07
Felix Houphouët Boigny International Airport of Abidjan Tel: +225 27 21 58 69 00 /27 21 27 92 11

CODE BARRE

MODELE DE CARTE DE QUALIFICATIONS DE TMA

RECTO

Logo ANAC	I. **REPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE** *Republic of Côte d'Ivoire* VIII. **AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE** *National Civil Aviation Authority*	Photo
IV. Nom et prénoms (*First and last names)*: III. Numéro de la licence (*Licence number)*:		

XII. Qualifications de TMA (*AMT Ratings*)

T : Technicien (*Technician*) TI : Technicien Instructeur (*Technician Instructor*)

Cat.	T/TI	Type d'aéronef et/ou moteur (aircraft type and/or engine)	Date et visa *(Date & visa)*

VERSO

Cat.	T/TI	Type d'aéronef et/ou moteur (aircraft type and/or engine)	Date et visa *(Date & visa)*

XIII. Observations / *Observations*
(Restrictions – *Limitations*)

XIV. Remarques (*Remarks)*
Quiconque trouve ce document est prié de le retourner à l'ANAC 07 BP 148 Abidjan 07 Aéroport International Félix Houphouët Boigny d'Abidjan Tel : +225 27 21 58 69 00 /27 21 27 92 11
If found, please deposit at the ANAC : 07 BP 148 Abidjan 07
Felix Houphouët Boigny International Airport of Abidjan Tel: +225 27 21 58 69 00 /27 21 27 92 11

CODE BARRE

MODELE DE CARTE DE VALIDATION DE LICENCE ETRANGERE DE TMA

RECTO

Logo ANAC	I. **REPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE** *Republic of Côte d'Ivoire* VIII. **AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE** *National Civil Aviation Authority*	Photo
	IV. Nom et prénoms (*First and last names*) : IX. A été jugé qualifié pour exercer les privilèges liés à la : *Has been found to be properly qualified to exercise the privileges of* : II. VALIDATION DE LICENCE DE TMA *AIRCRAFT MAINTENANCE TECHNICIAN LICENCE VALIDATION* III. Numéro de la validation (*Validation number*)	VII. Signature du titulaire *Holder signature* *DT* X. Signature du Directeur Général *Director General Signature* XI.
X. Date de délivrance : *Date of issue (DD/MM/YYYY)*	XIII. Date d'expiration : *Expiration date (DD/MM/YYYY)*:	

VERSO

Validation délivrée conformément aux normes du RACI 2000 et de l'annexe 1 de l'OACI
Validation issued in compliance with RACI 2000 and ICAO annex 1 standards

XIII. Observations (*observations)*
1) Validation délivrée
Validation issued
2) Carte valide que si accompagnée de la licence étrangère
Card valid if only accompanied by the foreign licence
3) Restrictions (*Limitations*)
IVa. Date de naissance [*Date of birth (DD/MM/YYYY)] :*

VI. Nationalité (*Nationality*) :

V. Adresse du titulaire (*Holder address) :*

XIV. Remarques (*Remarks)*
Quiconque trouve ce document est prié de le retourner à l'ANAC 07 BP 148 Abidjan 07 Aéroport International Félix Houphouët Boigny d'Abidjan Tel : +225 27 21 58 69 00 /27 21 27 92 11
If found, please deposit at the ANAC : 07 BP 148 Abidjan 07
Felix Houphouët Boigny International Airport of Abidjan Tel: +225 27 21 58 69 00 /27 21 27 92 11

CODE BARRE

MODELE DE CARTE DE CONTROLEUR STAGIAIRE DE LA CIRCULATION AERIENNE

RECTO

Logo ANAC	I. **REPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE** *Republic of Côte d'Ivoire* VIII. **AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE** *National Civil Aviation Authority*	Photo
IV. Nom et prénoms (*First and last names*) : IX. A été jugé qualifié pour exercer les privilèges liés à la : *Has been found to be properly qualified to exercise the privileges of* : II. CARTE ELEVE ATC *AIR TRAFFIC CONTROLLER STUDENT CARD* III. Numéro de la carte (*card number)*		VII. Signature du titulaire *Holder signature* *DT* X. Signature du Directeur Général *Director General Signature* XI.
X. Date de délivrance : *Date of issue (DD/MM/YYYY)*	XIII. Date d'expiration : *Expiration date (DD/MM/YYYY)*:	

VERSO

Carte délivrée conformément aux normes du RACI 2000 *Card issued in compliance with RACI 2000*
XIII. Observations (*observations)* 1) Carte valable qu'avec un certificat médical valide approprié *Card valid only with a valid required medical certificate* 2) Restrictions (*Limitations*) : IVa. Date de naissance [*Date of birth (DD/MM/YYYY)] :* VI. Nationalité (*Nationality*) : V. Adresse du titulaire (*Holder address) :* XIV. Remarques (*Remarks)* Quiconque trouve ce document est prié de le retourner à l'ANAC 07 BP 148 Abidjan 07 Aéroport International Félix Houphouët Boigny d'Abidjan Tel : +225 27 21 58 69 00 /27 21 27 92 11 *If found, please deposit at the ANAC : 07 BP 148 Abidjan 07* *Felix Houphouët Boigny International Airport of Abidjan Tel: +225 27 21 58 69 00 /27 21 27 92 11*
CODE BARRE

MODELE DE CARTE DE LICENCE D'ATC

RECTO

Logo ANAC	I. **REPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE** *Republic of Côte d'Ivoire* VIII. **AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE** *National Civil Aviation Authority*	Photo
IV. Nom et prénoms (*First and last names) :* IX. A été jugé qualifié pour exercer les privilèges liés à la: *Has been found to be properly qualified to exercise the privileges of*: II. LICENCE ATC *AIR TRAFFIC CONTROLLER LICENCE* III. Numéro de la licence (*Licence number) :*		VII. Signature du titulaire *Holder signature* *DT* X. Signature du Directeur Général *Director General Signature* XI.
X. Date de délivrance : *Date of issue (DD/MM/YYYY)*	XIII. Date d'expiration : *Expiration date (DD/MM/YYYY)*:	

VERSO

Licence délivrée conformément aux normes du RACI 2000 et à l'annexe 1 de l'OACI
Licence issued in compliance with RACI 2000 and ICAO Annex 1 standards

XIII. Observations (*observations)*
1) Licence valable si accompagnée de carte de qualifications et de certificat médical valide approprié
Licence valid only with a ratings card and a valid required medical certificate

IVa. Date de naissance [*Date of birth (DD/MM/YYYY)] :*

VI. Nationalité (*Nationality*) :

V. Adresse du titulaire (*Holder address) :*

XIV. Remarques (*Remarks)*
Quiconque trouve ce document est prié de le retourner à l'ANAC 07 BP 148 Abidjan 07 Aéroport International Félix Houphouët Boigny d'Abidjan Tel : +225 27 21 58 69 00 /27 21 27 92 11
If found, please deposit at the ANAC : 07 BP 148 Abidjan 07
Felix Houphouët Boigny International Airport of Abidjan Tel: +225 27 21 58 69 00 /27 21 27 92 11

CODE BARRE

MODELE DE CARTE DE QUALIFICATIONS DE LICENCE D'ATC

RECTO

Logo ANAC	I. **REPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE** *Republic of Côte d'Ivoire* VIII. **AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE** *National Civil Aviation Authority*	Photo
IV. Nom et prénoms (*First and last names)*: III. Numéro de la licence (*Licence number)*:		

XII. Qualifications (*Ratings*)

Code	Date de l'épreuve *Date of test*	Validité *Validity*	Date et visa *(Date & visa)*	Code	Date de l'épreuve *Date of test*	Validité *Validity*	Date et visa *(Date & visa)*

VERSO

XIII. Observations / *Observations*

Compétences linguistiques / *language profeciency*:

Anglais (*English*) : Niveau (*Level*) : **Validité (*Validity*) :**

Restrictions (*Limitations*) :

Rating code Privilèges *(Privilges)*

ADC	Contrôle d'aérodrome/*Aerodrome control*
APP	Contrôle d'approche aux procédures/*Approach control procedural*
APS	Contrôle d'approche avec moyen de surveillance/*Approach control surveillance*
APRC	Contrôle radar d'approche de précision/*Approach precision radar control*
ACP	Contrôle régional aux procédures/*Area control procedural*
ACS	Contrôle régional avec moyen de surveillance/*Area control surveillance*
ICQ	Instructeur de contrôle de la circulation aérienne/*Air traffic control instructor*

XIV. Remarques (*Remarks)*

Quiconque trouve ce document est prié de le retourner à l'ANAC 07 BP 148 Abidjan 07 Aéroport International Félix Houphouët Boigny d'Abidjan Tel : +225 21 58 69 00 / 21 27 92 11

If found, please deposit at the ANAC : 07 BP 148 Abidjan 07 Felix Houphouët Boigny International Airport of Abidjan Tel: +225 21 58 69 00 / 21 27 92 11

CODE BARRE

MODELE DE CARTE DE LICENCE D'ATE

RECTO

Logo ANAC	I. **REPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE** *Republic of Côte d'Ivoire* VIII. **AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE** *National Civil Aviation Authority*	Photo
IV. Nom et prénoms (*First and last names) :* IX. A été jugé qualifié pour exercer les privilèges liés à la: *Has been found to be properly qualified to exercise the privileges of :* II. LICENCE D'ATE *FLIGHT OPERATIONS OFFICER LICENCE* III. Numéro de la licence (*licence number)*		VII. Signature du titulaire *Holder signature* *DT* X. Signature du Directeur Général *Director General Signature* XI.
X. Date de délivrance : *Date of issue (DD/MM/YYYY)*	XIII. Date d'expiration : *Expiration date (DD/MM/YYYY)*:	

VERSO

Licence délivrée conformément aux normes du RACI 2000 et de l'annexe 1 de l'OACI
Validation issued in compliance with RACI 2000 and ICAO annex 1 standards

XIII. Observations (*observations)*
1) Licence délivrée
Licence issued
2) Restrictions (*Limitations*):
IVa. Date de naissance [*Date of birth (DD/MM/YYYY)] :*

VI. Nationalité (*Nationality*) :

V. Adresse du titulaire (*Holder address) :*

XIV. Remarques (*Remarks)*
Quiconque trouve ce document est prié de le retourner à l'ANAC 07 BP 148 Abidjan 07 Aéroport International Félix Houphouët Boigny d'Abidjan Tel : +225 27 21 58 69 00 /27 21 27 92 11
If found, please deposit at the ANAC : 07 BP 148 Abidjan 07
Felix Houphouët Boigny International Airport of Abidjan Tel: +225 27 21 58 69 00 /27 21 27 92 11

CODE BARRE

MODELE DE CARTE DE LICENCE DE MEC

RECTO

Logo ANAC	I. **REPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE** *Republic of Côte d'Ivoire* VIII. **AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE** *National Civil Aviation Authority*	Photo
IV. Nom et prénoms (*First and last names) :* IX. A été jugé qualifié pour exercer les privilèges liés à la : *Has been found to be properly qualified to exercise the privileges of* : II. LICENCE *CABIN CREW MEMBER LICENCE* III. Numéro de la licence (*Licence number)*		VII. Signature du titulaire *Holder signature* *DT* X. Signature du Directeur Général *Director General Signature* XI.
X. Date de délivrance : *Date of issue (DD/MM/YYYY)*	XIII. Date d'expiration : *Expiration date (DD/MM/YYYY)*:	

VERSO

Licence délivrée conformément aux normes du RACI 2000 *Licence issued in compliance with RACI 2000*
XIII. Observations (*observations)* 1) Licence délivrée *Licence issued* 2) Licence valable si accompagnée de carte de qualifications et de certificat médical valide approprié *Licence valid only with a ratings card and a valid required medical certificate* 3) Restrictions (*Limitations):* IVa. Date de naissance [*Date of birth (DD/MM/YYYY)] :* VI. Nationalité (*Nationality*) : V. Adresse du titulaire (*Holder address) :* XIV. Remarques (*Remarks)* Quiconque trouve ce document est prié de le retourner à l'ANAC 07 BP 148 Abidjan 07 Aéroport International Félix Houphouët Boigny d'Abidjan Tel : +225 27 21 58 69 00 /27 21 27 92 11 *If found, please deposit at the ANAC : 07 BP 148 Abidjan 07* *Felix Houphouët Boigny International Airport of Abidjan Tel: +225 27 21 58 69 00 /27 21 27 92 11*
CODE BARRE

MODELE DE CARTE DE QUALIFICATIONS DE MEC

RECTO

Logo ANAC	I. **REPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE** *Republic of Côte d'Ivoire* VIII. **AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE** *National Civil Aviation Authority*	Photo
IV. Nom et prénoms (*First and last names*): III. Numéro de la licence (*Licence number*):		

XII. Qualifications ***Ratings***	Date *Date*	Valide jusqu'au *Valid until*	N° d'autorisation de l'examinateur *Examiner authorization number°*	Date et visa *(Date & visa)*

VERSO

XII. Qualifications ***Ratings***	Date *Date*	Valide jusqu'au *Valid until*	N° d'autorisation de l'examinateur *Examiner authorization number°*	Date et visa *(Date & visa)*

XIII. Observations / *Observations*

Restrictions (*Limitations*)

XIV. Remarques (*Remarks*)

Quiconque trouve ce document est prié de le retourner à l'ANAC 07 BP 148 Abidjan 07 Aéroport International Félix Houphouët Boigny d'Abidjan Tel : +225 27 21 58 69 00 /27 21 27 92 11

If found, please deposit at the ANAC : 07 BP 148 Abidjan 07

Felix Houphouët Boigny International Airport of Abidjan Tel: +225 27 21 58 69 00 /27 21 27 92 11

CODE BARRE

MODELE DE CARTE D'EXAMINATEUR DESIGNE

RECTO

Logo ANAC	I. **REPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE** *Republic of Côte d'Ivoire* VIII. **AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE** *National Civil Aviation Authority*	Photo
IV. Nom et prénoms (*First and last names) :* IX. A été jugé qualifié pour exercer les privilèges liés à la : *Has been found to be properly qualified to exercise the privileges of* : II. EXAMINATEUR III. Numéro de l'autorisation (*Autorisation number)*		VII. Signature du titulaire *Holder signature* *DT* X. Signature du Directeur Général *Director General Signature* XI.
X. Date de délivrance : *Date of issue (DD/MM/YYYY)*	XIII. Date d'expiration : *Expiration date (DD/MM/YYYY)*:	

VERSO

Carte délivrée conformément aux normes du RACI 2000 *Card issued in compliance with RACI 2000*
XIII. Observations (*observations)* IVa. Date de naissance [*Date of birth (DD/MM/YYYY)] :* VI. Nationalité (*Nationality*) : V. Adresse du titulaire (*Holder address) :* XIV. Remarques (*Remarks)* Quiconque trouve ce document est prié de le retourner à l'ANAC 07 BP 148 Abidjan 07 Aéroport International Félix Houphouët Boigny d'Abidjan Tel : +225 27 21 58 69 00 /27 21 27 92 11 *If found, please deposit at the ANAC : 07 BP 148 Abidjan 07* *Felix Houphouët Boigny International Airport of Abidjan Tel: +225 27 21 58 69 00 /27 21 27 92 11*
CODE BARRE

APPENDICE AU §5.3 : MODELE DE LICENCES DU PERSONNEL DÉLIVRÉES PAR VOIE ÉLECTRONIQUE

Ce formulaire commun sera en anglais.

Electronic personnel licence		
General	**I**	Name of State (in bold type);
	II	Title of licence (in very bold type);
	III	Serial number of the licence, in Arabic numerals, given by the authority issuing the licence;
Personnel information	**IVa**	Photograph of holder
	IVb	Name of holder in full (in Roman alphabet also if script of national language is other than Roman);
	IVc	Date of birth (dd-mm-yyyy)
	V	Address of holder if desired by the State
	VI	Nationality of holder;
	VII	Script signature of holder
Issuing Authority	**VIII**	Authority and, where necessary, conditions under which the licence is issued;
	IX	Certification concerning validity and authorization for holder to exercise privilegappropriate to the licence
	X	Digital signature of officer issuing the licence and the date and time of such issue
	XIa	Seal or stamp of authority issuing the licence
	XIb	Date and time of last synchronization with the server of the Licensing Authority
	XIc	Machine readable code to retrieve authentication data
Ratings	**XII**	Ratings, e.g. category, class, type of aircraft, airframe, aerodrome control, etc.;
Remarks	**XIII**	Remarks, i.e. special endorsements relating to limitations and endorsements for privileges, including an endorsement of language proficiency, and other information required in pursuance to Article 39 of the Chicago Convention;
	XIV	Any other details desired by the State issuing the licence;
Medical Assessment	**XVa**	Class (1, 2 or 3);
	XVb	Expiry date (dd-mm-yyyy);
	XVc	Special medical limitations, if any;
	XVd	Other information associated with the medical assessment as determined by the Medical Authority;
Additional Supplementary Information	**XVIa**	Other information associated with the licence as determined by the Licensing Authority ;
	XVIb	Other information associated with the licence as determined by the Licensing Authority ;
	XVIc	Other information associated with the licence as determined by the Licensing Authority ;

APPENDICE AU § 6.0.6 : DISPOSITIONS RELATIVES A LA CERTIFICATION D'UN CENTRE D'EXPERTISE MEDICALE DU PERSONNEL AERONAUTIQUE (CEMPA)

1. Généralités

1.1 Tout organisme de santé qui répond aux normes de santé générale, doit satisfaire aux conditions d'agrément stipulées par le présent règlement pour exercer en tant que CEMPA.

1.2 Agrément de CEMPA

1.2.1 L'agrément de CEMPA comprend deux documents stipulant les termes, conditions et autorisations de l'agrément, signés par le Directeur Général de l'ANAC :

(a) un certificat d'agrément ; et
(b) les spécifications d'agrément de l'expertise médicale.

1.2.2 Les privilèges d'un agrément de centre d'expertise médicale du personnel aéronautique sont :

(a) procéder à l'expertise pour la délivrance initiale d'attestation médicale de classe 1 à 3;
(b) procéder à l'expertise pour la prorogation ou le renouvellement d'attestation médicale de classe 1 à 3.

1.2.3 Un agrément de CEMPA comporte :

(a) le numéro du certificat spécifique au CEMPA ;
(b) le nom et l'emplacement du CEMPA (établissement principal et satellite) ;
(c) la date de délivrance et la période de validité ;
(d) les conditions de l'agrément ; et
(e) la signature du Directeur Général de l'ANAC.

1.2.4 Les spécifications d'agrément de CEMPA contiennent :

(a) le numéro du certificat spécifique au CEMPA ;
(b) les privilèges du certificat du CEMPA et les limitations le cas échéant ;
(c) la signature du Directeur Général de l'ANAC ; et
(d) la date de délivrance.

1.2.5 La validité d'un agrément de CEMPA est de 36 mois calendaires.

1.2.6 L'agrément de CEMPA peut être limité, suspendu ou retiré, si l'une des exigences applicables à celui-ci cesse d'être remplie.

2. Processus de certification d'un CEMPA

2.1 Le processus de certification d'un CEMPA est constitué de cinq (05) phases :

- Phase 1 – Demande préliminaire ;
- Phase 2 – Demande formelle ;
- Phase 3 – Évaluation de conformité des documents ;
- Phase 4 – Démonstrations et inspections ;
- Phase 5 – Délivrance du certificat.

2.2 Chaque phase doit être clôturée avant l'entame de la phase suivante.

2.3 Phase 1 – Demande préliminaire

2.3.1 Le postulant doit soumettre à l'ANAC une demande préliminaire, contenant une description de sa structure, de l'activité envisagée et de ses moyens, pour l'informer de son intention d'obtenir un agrément de CEMPA.

2.3.2 L'ANAC et le postulant mettent en place leurs équipes de certification respectives. L'équipe du postulant doit être composée au moins :

- du médecin chef ;
- du responsable qualité.

2.3.3 Une réunion de clôture marque la fin de cette phase.

2.4 Phase 2 – Demande formelle

2.4.1 Le postulant doit constituer le dossier de demande de certificat de CEMPA comprenant :

(a) une lettre de demande formelle d'agrément de CEMPA ;
(b) l'autorisation du ministère de la santé, autorisant la structure à opérer en matière de médecine ;
(c) les documents suivants :
  (i) les CV du personnel médical (médecin-chef, médecins aéronautiques, médecins spécialistes non aéronautiques) ;
  (ii) les copies des diplômes et des titres de spécialisation des médecins spécialistes ;
  (iii) les références de membres de l'ordre des médecins ;
  (iv) le CV du responsable qualité ;
  (v) le manuel d'exploitation et de procédures ;
  (vi) la déclaration de conformité à la règlementation en vigueur ;
  (vii) le calendrier des évènements du processus de certification.

2.4.2 Le dossier de demande formelle doit être adressé à l'ANAC.

2.4.3 L'évaluation sommaire du manuel d'exploitation et de procédures, qui consiste à vérifier que la structure et le contenu dudit manuel sont en adéquation avec les exigences règlementaires, est effectuée par l'équipe de l'ANAC.

2.4.4 L'acceptation de la demande formelle ne constitue pas une acceptation définitive des documents joints. Chaque document joint sera examiné à la phase 3 et le postulant doit prendre des mesures correctives, si nécessaire.

2.4.5 Si l'évaluation sommaire est satisfaisante, une notification est faite au postulant et la phase 2 est achevée. Dans le cas contraire, les raisons du rejet de la demande formelle sont notifiées au postulant dans une lettre.

2.5 Phase 3 – Évaluation de conformité des documents

2.5.1 Au cours de cette phase, le manuel d'exploitation et de procédures est accepté ou rejeté après une évaluation approfondie. L'issue de cette évaluation est notifiée au postulant.

2.5.2 Si un des documents est inacceptable, il est retourné au postulant en pièce jointe d'une lettre de rejet indiquant les raisons dudit rejet et les non-conformités relevées.

2.5.3 Une réunion de clôture termine cette phase lorsqu'elle est jugée satisfaisante.

2.6 Phase 4 – Démonstrations et inspections

2.6.1 L'audition des personnels clés suivants du postulant est effectuée :

- le médecin chef ;
- le responsable qualité.

Ceux-ci peuvent être acceptés, acceptés avec réserve ou refusés.

2.6.2 Un audit sur site du CEMPA est effectué par l'ANAC pour s'assurer de la mise en œuvre des exigences règlementaires applicables.

Cet audit porte sur les aspects suivants :

- ✓ l'organisation ;
- ✓ la mise en œuvre des procédures d'expertise médicale ;
- ✓ les dossiers des médecins spécialistes et personnel paramédical ;
- ✓ le système d'assurance qualité ;

- ✓ les installations ;
- ✓ les matériels et équipements de travail ainsi que leur maintenance ;
- ✓ le système de tenue des dossiers d'expertise médicale et du personnel spécialiste.

2.6.3 En cas de non-conformités, des actions correctives doivent être prises et mises en œuvre par le postulant avant la clôture de cette phase.

2.6.4 L'ANAC notifie par courrier au postulant la clôture de la phase 4.

2.6 Phase 5 – Délivrance du certificat d'agrément de CEMPA

2.6.1 Le chef de l'équipe de certification de l'ANAC constitue le dossier de certification, ainsi que le projet d'agrément du CEMPA. Il les transmet par la voie hiérarchique au Directeur Général de l'ANAC.

2.6.2 La signature de l'agrément de CEMPA par le Directeur Général de l'ANAC matérialise la conduite satisfaisante du processus de certification.

2.6.3 Une réunion de clôture se tient à la fin de cette phase. Le certificat d'agrément et les spécifications y afférent sont transmis au postulant à cette réunion.

3. Gestion de l'agrément de CEMPA

3.1 Prorogation et renouvellement de l'agrément

3.1.1 La demande de prorogation de l'agrément de CEMPA doit être soumise à l'ANAC au moins trois (03) mois avant l'échéance de la validité. L'ANAC effectue un audit du CEMPA avant la prorogation dudit agrément pour s'assurer que les conditions de la délivrance de cet agrément continuent d'être remplies.

3.1.2 Pour renouveler un agrément de CEMPA expiré de plus de trois (03) mois, le postulant doit s'inscrire dans le processus de certification prescrit par le présent règlement.

3.2 Modifications apportées à un agrément de CEMPA

3.2.1 Les termes principaux de modification du certificat d'agrément de CEMPA sont les changements de :

- site d'exploitation ;

- dénomination ;
- privilèges.

3.2.2 Toute modification principale relative au CEMPA doit faire l'objet d'une demande adressée à l'ANAC au moins trente (30 jours) avant la date espérée de mise en œuvre. Ce changement ne peut être implémenté qu'après avoir reçu une acceptation de l'ANAC.

3.2.3 Le Manuel du CEMPA doit être amendé en cas d'évolution de la situation du CEMPA. Toute mise à jour du manuel doit être soumise au préalable à l'acceptation de l'ANAC.

4. Organisation et le fonctionnement d'un CEMPA

4.1 Le Centre d'Expertise Médicale du Personnel Aéronautique doit disposer d'une organisation administrative.

4.2 Le CEMPA doit être dirigée par un Médecin chef.

4.3 Outre le personnel médical spécialisé, le CEMPA doit disposer d'un personnel administratif et paramédical en nombre suffisant et ayant les compétences nécessaires à leurs rôles.

4.4 Le CEMPA doit disposer de matériel et équipements adaptés à ses missions. La liste minimale du matériel et équipements exigés pour un CEMPA est définie au § 5.4 ci-dessous.

4.5 Le CEMPA doit détenir et mettre à la disposition de son personnel concerné, la documentation de référence composée des textes législatifs et réglementaires pertinents ainsi que de toute documentation d'information utile.
La liste des documents de base utiles est sans s'y limitée :

- le règlement aéronautique de Côte d'ivoire relatif aux licences du personnel aéronautique (RACI 2000) ;
- le guide des médecins examinateurs agréés ;
- l'Annexe 1 à la Convention de Chicago, Licences du Personnel ;
- le manuel d'exploitation et de procédures du CEMPA.

4.6. Le CEMPA doit disposer de locaux appropriés pour ses missions.

5. Ressources d'un CEMPA

5.1 Un CEMPA doit disposer d'une équipe de médecins aéronautiques et spécialistes en :

- cardiologie ;
- psychiatrie ;
- ophtalmologie
- oto-rhino-laryngologie ;
- hématologie ;
- pneumologie.

5.2 Outre le personnel médical spécialisé, le CEMPA doit disposer d'un personnel administratif et paramédical en nombre suffisant et ayant les compétences nécessaires à leurs rôles.

5.3 Un CEMPA doit être doté de matériel et d'équipements pour les examens relatifs à l'expertise médicale du personnel aéronautique. Ce sont :

A. OPHTAMOLOGIE

A.1. <u>Examens cliniques :</u>

1) Boîtes de verres essais et monture d'essai ;
2) Ophtalmoscope (examen du fond d'œil) ;
3) Lampe à fente (biomicroscopie du segment antérieur) ;
4) Tonomètre (prise de la tension oculaire) ;
5)Verre à 3 miroirs de Goldmann et lentille de Volk ;
6) Skiascope ;
7) Topographe cornéen ;
8) Auto Kénato Réfractomètre.

A.2. <u>Examens fonctionnels :</u>

1) Examens morphoscopiques

Echelle d'acuité visuelle angulaire

2) Examen du sens lumineux

(i) Mesure de l'éblouissement par la méthode de J.-P Baillart (ophtalmoscope);
(ii) Test d'éblouissement ;
(i) Test de Parinaud (échelle acuité visuelle de près);
(ii) Camp visuel de Goldman ou périmètre type Humphrey ou Octopus.

3) Examen de la vision des couleurs

1. Album test d'Ishihara;
2. Lanterne chromoptométrique de Beyne, normes aviation ;
3. Test 15 Hue déssaturée.

4) Examen du sens spatial

1. Baguette de Maddox;
2. Test TNO.

B. OTO-RHINO-LARYNGOLOGIE

B.1. Examens cliniques

1) Miroir frontal (miroir de Clar) ou lampe frontale ;
2) Miroir de Glatzel ;
3) Miroirs laryngés ;
4) Naso-fibroscope ;
5) Strobo-laryngoscope ;
6) Générateur à lumière froide et camera ;
7) Lunette de Frenezl ;
8) Matériel pour lavage d'oreille ;
9) Aspirateur ;
10) Instruments d'examen (speculums d'oreille, speculum nasal, abaisses langues, pinces coudées, crochets, portes coton tige, canules d'aspiration d'oreille, optiques nasals) ;
11) Otoendoscope ;
12) Poste de consultation ORL ou station de travail ORL ;
13) Nébulisateur.

B.2. Examens fonctionnels

1) Audiométrie

(i) Audiomètre permettant toutes audiométries tonales liminaires et audiométries vocales ;
(ii) Cabine audiométrique insonorisée.

2) Impédencemétrie

(i) Impédencemétrie manuel avec recherche du réflexe sur plusieurs fréquences ;
(ii) Impédencemètre automatique (eventuellement si gros debit).

3) Examen vestibulaire

(i) Irrigateur thermique permettant épreuves caloriques calibrées ;
(ii) Video-nystagmogramme.

4) Potentiels évoqués auditifs

(i) CCA Wagram ou Nicolet ou analogues.

C. MEDECINE ET CARDIOLOGIE

C.1. Biométrie/Tensiomètre electrique et manuel ;
C.2. Electrocardiographe/Appareil d'électrocardiogramme ;
C.3. Electrocardiographe d'effort /bicyclette ergométrique ou à défaut, épreuve de Master et « double Master »(appareil d'épreuves d'éfforts) ;
C.4. Echo-doppler cardiaque et vasculaire ;
C.5. Holter tensionnel ;
C.6. Holter électrique/Holter électrocardiogramme.

D. RADIOLOGIE

D.1. Cabine de radiophotographie (par exemple Photix ou analogues) :
D.2. Table télécommandée (par exemple Futuralix ou analogues);
D.3. Potter mural ;
D.4. Panoramique dentaire ;
D.5. Echographe (par exemple Sonel ou analogue).

E. NEURO-PSYCHIATRIE

E.1. Électroencéphalogramme ;
E.2. Tests psychotechniques spécifiques aviation ;
E.3. Tests de la personnalité.

F. BIOLOGIE

F.1. Automate de biochimie ;
F.2. Automate d'hématologie ;
F.3. Matériels de dépistage de drogue ;
F.4. Analyses immunologiques.

5.4 Le CEMPA doit justifier de la bonne fonctionnalité de ses équipements.

5.5 Tout CEMPA disposant d'un laboratoire d'analyses médicales en son sein doit s'assurer de son accréditation par l'autorité compétente.

6. Manuel d'exploitation et de procédures

6.1 Le CEMPA doit mettre en œuvre un manuel d'exploitation et procédures accepté par l'ANAC. Il doit le mettre à la disposition du personnel concerné.
Le manuel d'exploitation et procédures peut être publié en plusieurs parties séparées et doit contenir au moins les informations suivantes :

(a) une page de garde ;
(b) une page d'approbation ou de validation ;
(c) un engagement du dirigeant responsable ou du médecin-chef ;

(d) la liste des pages effectives ;
(e) les inscriptions des amendements et rectificatifs ;
(f) le tableau des amendements ;
(g) le tableau des rectificatifs ;
(h) la liste des documents de référence ;
(j) la liste de diffusion ;
(k) la table des matières ;
(l) chapitre 1. Généralités :
- ✓sigles et définitions
- ✓présentation et situation géographique du CEMPA ;

(m) chapitre 2. Organisation et le fonctionnement du CEMPA ;
(n) chapitre 3. Ressources du CEMPA :
- ✓ attributions et responsabilités de chaque type de personnel ;
- ✓ matériels, équipements et installations.

(o) chapitre 4. Procédures d'exploitation ;
(p) Chapitre 5. Système qualité ;
(q) Chapitre 6. Activités annexes ;
(r) Chapitre 7. Les sous-traitants.
(s) Annexes :
- ✓ liste nominative du personnel spécialiste ;
- ✓ liste du personnel paramédical, etc.

6.2 Les procédures du CEMPA :

Les procédures du CEMPA doivent comprendre au moins :
- l 'intégration d'un médecin examinateur stagiaire ;
- l'exécution d'une expertise médicale ;
- la tenue des dossiers médicaux ;
- la coordination entre médecins examinateurs d'un CEMPA ;
- la fausse déclaration d'un candidat à un médecin-examinateur désigné ;
- la délivrance d'une attestation médicale par dérogation ;
- l'étalonnage et l'entretien des équipements ;
- la confidentialité.

6.3 Le système d'assurance qualité

Le système d'assurance qualité d'un CEMPA doit :
- s'assurer de la conformité des procédures décrites dans le présent manuel d'exploitation et de procédures ;
- veiller au respect du programme de maintien des équipements nécessaires à l'évaluation des aptitudes médicales du personnel aéronautique par les sous-traitants ;

- veiller à la tenue des dossiers médicaux et au maintien de la confidentialité par le personnel ;
- s'assurer de la mise à jour des connaissances et compétences du personnel ;
- veiller au maintien de l'agrément du CEMPA et de chacun des médecins examinateur agréés par l'ANAC ;
- surveiller les activités des prestataires de services.

Une promotion appropriée des questions sanitaires en aviation auprès des titulaires de licences détenteurs d'attestation médicale doit être effectuée.

6.4 Les sous-traitants

Les sous-traitants d'un CEMPA doivent être identifiés. Le CEMPA doit s'assurer que le sous-traitant dispose des moyens humains et matériels lui permettant de s'acquitter des prestations. Les arrangements entre un sous-traitant et le CEMPA doivent être formalisés.

APPENDICE AU § 6.0.7 : DISPOSITIONS RELATIVES À LA CERTIFICATION D'UN MEA

1. Généralités

1.1 Tout postulant à la fonction de MEA doit satisfaire aux conditions d'agrément stipulées par le présent règlement pour exercer en tant que MEA.

1.2 Agrément de MEA

1.2.1 L'agrément du MEA, signé par le Directeur Général de l'ANAC, stipule les termes, conditions et privilèges du MEA.

1.2.2 Un MEA a pour privilèges de procéder à l'expertise pour la délivrance initiale, la prorogation ou le renouvellement d'attestation médicale de classe 1 à 3.

1.2.3 Un agrément d'un MEA comporte :

(a) le numéro de l'agrément spécifique au MEA ;
(b) le nom et l'emplacement du site d'exercice du MEA ;
(c) la date de délivrance et la période de validité ;
(d) les privilèges de l'agrément ;
(e) la signature du Directeur Général de l'ANAC.

1.2.4 La validité de l'agrément du MEA est de 36 mois calendaires.

1.2.5 L'agrément du MEA peut être limité, suspendu ou retiré, si l'une des exigences applicables à celui-ci cesse d'être remplie.

2. Processus de certification d'un MEA

2.1 Processus de certification d'un MEA exerçant à titre privé

2.1.1 Le processus de certification d'un MEA est constitué de cinq (05) phases :

- Phase 1 – Demande préliminaire ;
- Phase 2 – Demande formelle ;
- Phase 3 – Evaluation de conformité des documents
- Phase 4 – Démonstrations et inspections
- Phase 5 – Délivrance du certificat

2.1.2 Chaque phase doit être clôturée avant l'entame de la phase suivante.

2.1.3 Phase 1 – Demande préliminaire

2.1.3.1 Le postulant doit soumettre à l'ANAC une demande préliminaire, contenant une description de l'activité envisagée et de ses moyens, pour l'informer de son intention d'obtenir un certificat d'agrément de MEA.

2.1.3.2 L'ANAC constitue une équipe de certification comprenant au moins le médecin évaluateur et un inspecteur PEL.

2.1.3.3 Une réunion de clôture entre l'équipe de certification de l'ANAC et le postulant marque la fin de cette phase.

2.1.4 Phase 2 – Demande formelle

2.1.4.1 Le postulant doit constituer le dossier de demande d'agrément de MEA comprenant :

(a) le formulaire de demande d'agrément de MEA ;
(b) l'autorisation du ministère de la santé de la structure médicale à laquelle le postulant MEA est affilié ;
(c) le justificatif d'affiliation du postulant MEA à la structure médicale indiquée au (b) ci-dessus ;
(d) les documents suivants :
    1. le CV du postulant MEA ;
    2. la copie du diplôme de Docteur en médecine et la copie du diplôme de capacité ou brevet en médecine aéronautique obtenus conformément aux dispositions du § 6.0.14 du présent règlement ;
    3. la copie de l'inscription à l'ordre national des médecins ;
    4. le manuel de procédures d'exploitation du postulant MEA.

1) Le dossier de demande formelle doit être adressé à l'ANAC.

2) L'évaluation sommaire du manuel de procédures d'exploitation et autres documents fournis, qui consiste à vérifier leur adéquation avec les exigences règlementaires, est effectuée par l'équipe de l'ANAC.

3) Si l'évaluation sommaire est satisfaisante, une notification est faite au postulant et la phase 2 est achevée. Dans le cas contraire, les raisons du rejet de la demande formelle sont notifiées au postulant dans une lettre.

2.1.5 Phase 3 – Évaluation de conformité des documents

2.1.5.1 Au cours de cette phase, le manuel de procédures d'exploitation et les autres documents fournis sont évalués de façon approfondie. L'issue de cette évaluation est notifiée au postulant.

2.1.5.2 Une réunion de clôture termine cette phase lorsqu'elle est jugée satisfaisante.

2.1.6 Phase 4 – Démonstrations et inspections

2.1.6.1 L'audition du postulant est effectuée par l'équipe de certification de l'ANAC. Le postulant MEA peut être accepté ou refusé.

2.1.6.2 Une inspection du site d'exercice du postulant MEA est effectué par l'ANAC pour s'assurer de la mise en œuvre des exigences règlementaires applicables.

Cette inspection porte sur les aspects suivants :

- ✓ l'organisation du postulant ;
- ✓ la mise en œuvre des procédures d'expertise médicale ;
- ✓ les installations ;
- ✓ le matériel de travail ainsi que sa maintenance ;
- ✓ le système de tenue des dossiers d'expertise médicale.

2.1.6.3 En cas de non-conformités, des actions correctives doivent être prises et mises en œuvre par le postulant avant la clôture de cette phase.

2.1.6.4 Le postulant doit effectuer une familiarisation à la règlementation aéronautique à l'ANAC.

2.1.6.5 Le postulant doit effectuer une familiarisation à l'environnement de travail d'au moins deux (02) catégories de détenteurs d'attestation médicale.

2.1.6.6 L'ANAC notifie par courrier au postulant la clôture de la phase 4.

2.1.7 Phase 5 – Délivrance du certificat d'agrément de MEA

2.1.7.1 La signature de l'agrément du MEA par le Directeur Général de l'ANAC matérialise la conduite satisfaisante du processus de certification.

2.1.7.2 L'agrément est transmis au postulant par courrier de l'ANAC.

2.2 Processus de certification d'un MEA exerçant au sein d'un CEMPA

3. Gestion de l'agrément de MEA

3.1 Validité, prorogation et renouvellement de l'agrément du MEA

Les conditions de validité, de prorogation et de renouvellement de l'agrément du MEA sont définies au § 6.0.7 (d).

3.2 Modifications apportées à un agrément de MEA

3.2.1 Les termes principaux de modification de l'agrément de MEA sont les changements de site d'exploitation et des privilèges.

3.2.2 Toute modification de l'agrément d'un MEA doit faire l'objet d'une demande adressée à l'ANAC au moins trente (30 jours) avant la date espérée de mise en œuvre. Ce changement ne peut être implémenté qu'après avoir reçu une acceptation de l'ANAC.

3.2.3 Toute mise à jour du manuel de procédures d'exploitation d'un MEA doit être soumise au préalable à l'acceptation de l'ANAC.

4. Organisation et le fonctionnement d'un MEA

4.1 Le MEA doit disposer de matériel adapté à sa mission. La liste minimale du matériel exigés pour un MEA est définie au § 5.1 ci-dessous.

4.2 Le MEA doit détenir la documentation de référence composée des textes réglementaires pertinents ainsi que de toute documentation d'information utile.
La liste des documents de base utiles est sans s'y limitée :

- le règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux licences du personnel aéronautique (RACI 2000) ;
- le guide des médecins examinateurs agréés ;
- le manuel de procédures d'exploitation du MEA.

4.3 Le MEA doit disposer de locaux appropriés pour ses missions.

5. Ressources d'un MEA

5.1 Un MEA doit être doté de matériel minimum relatif à l'expertise médicale du personnel aéronautique. Ce sont :

(a) thermomètre ;

(b) otoscope ;
(c) divan d'examen et draps d'examen ;
(d) balance médicale pour adulte ;
(e) toise ;
(f) marteau à réflexe ;
(g) stéthoscope ;
(h) tensiomètre classique ou électronique ;
(i) trousse d'urgence ;
(j) équipement de vérification de l'acuité visuelle.

5.2 Le MEA est responsable du bon fonctionnement de ses équipements.

5.3 Un MEA doit disposer d'un local approprié pour ses missions.

6. Manuel de procédures d'exploitation du MEA

6.1 Le MEA doit mettre en œuvre son manuel de procédures d'exploitation accepté par l'ANAC.
Le manuel des procédures d'exploitation doit contenir au moins les informations suivantes :

(a) une page de garde ;
(b) une page d'approbation ou de validation ;
(c) un engagement du MEA ;
(d) la liste des pages effectives ;
(e) les inscriptions des amendements et rectificatifs ;
(f) le tableau des amendements ;
(g) le tableau des rectificatifs ;
(h) la liste des documents de référence ;
(j) la liste de diffusion ;
(k) la table des matières ;
(l) chapitre 1. Généralités :
- ✓sigles et définitions
- ✓présentation et situation géographique du site d'exercice du MEA ;

(m) chapitre 2. Organisation et fonctionnement du MEA ;
(n) chapitre 3. Ressources du MEA : matériels, équipements et installations.
(o) chapitre 4. Procédures d'exploitation :
- exécution d'une expertise médicale ;
- tenue des dossiers médicaux ;
- traitement de fausse déclaration d'un candidat au MEA ;
- délivrance d'une attestation médicale par dérogation ;
- confidentialité.

(p) Chapitre 7. Liste des prestataires de services.
(q) Annexes

6.2 Les prestataires de services

Les prestataires de services auxquels le MEA est affilié, doivent être identifiés. Le MEA doit s'assurer que tout prestataire de services dispose de moyens humains et matériels lui permettant de s'acquitter de ses prestations. Tout arrangement entre le MEA et un prestataire de services doit être formalisé.

6.3 L'expression « prestataire de service » visée dans cet appendice renvoie à toute structure médicale autorisée par le ministère de la santé.

APPENDICE AU § 6.0.8 : DISPOSITIONS RELATIVES AU FONCTIONNEMENT DU CONSEIL MEDICAL DE L'AERONAUTIQUE CIVILE (CMAC)

1. Convocation des membres du CMAC

Dès la mise en place du CMAC, les membres reçoivent un courrier de convocation de l'ANAC. Un courrier est également transmis au MEA ou au centre traduit devant le CMAC, le cas échéant. Ledit courrier mentionne les griefs qui lui sont reprochés, et l'invite à se présenter à la séance du conseil.

2. Tenue du CMAC

Le secrétariat prépare les différents dossiers et assure toute coordination éventuelle entre le CMAC et les intervenants.

Lors de la tenue du Conseil, le président autorise le personnel traduit devant le Conseil à s'expliquer sur les faits qui lui sont reprochés, le cas échéant. Le président peut autoriser toute autre personne dont l'audition est jugée utile.

En cas d'absence de l'intéressé, le Conseil siège valablement. Les débats ne sont pas publics.

3. Délibérations

Le Conseil ne peut valablement délibérer que si tous ses membres sont présents. Les décisions sont prises à la majorité simple des membres.

Pour les cas de délivrance d'attestation médicale, le conseil statue directement sur lecas.

Pour un MEA ou un centre dont les faits reprochés sont avérés, le Conseil transmet au Directeur Général de l'ANAC à travers le rapport de la séance, des propositions de mesures administratives ou de sanctions à appliquer à l'encontre du MEA ou du centre conformément au Manuel de Résolution des Problèmes de Sécurité de l'Aviation Civile (RACI 1015). La culpabilité du personnel traduit devant le CMAC est établie sur la base avérée de la violation des dispositions législatives et réglementaires applicables.

4. Décision du Directeur Général de l'ANAC

Le Directeur Général de l'ANAC décide de la sanction ou de la mesure à appliquer, conformément aux dispositions réglementaires en vigueur. La décision du Directeur Général est notifiée aux concernés par courrier.

5. Recours relatif à une sanction disciplinaire

Lorsqu'une sanction est appliquée, le personnel sanctionné peut présenter un recours gracieux auprès du Directeur Général de l'ANAC dans un délai de deux (02) mois à compter de la notification de la sanction.

MOYENS DE CONFORMITE (MC)

MC au § 1.2.9 : ÉCHELLE OACI D'ÉVALUATION DES COMPÉTENCES LINGUISTIQUES

1.1 Niveaux expert, avancé

Niveau	PRONONCIATION Suppose un parler ou un accent ou un accent intelligible pour la communauté aéronautique.	STRUCTURE Les structures grammaticales et phrastiques applicables sont déterminées par des fonctions linguistiques adaptées à la tâche	VOCABULAIRE	AISANCE	COMPRÉHENSION	INTERACTIONS
Expert 6	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.	Les structures grammaticales et phrastiques de base ainsi que les structures complexes sont toujours bien maîtrisées.	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.	Peut parler longuement de façon naturelle et sans effort. Varie le débit pour obtenir un effet stylistique, par exemple pour insister sur un paragraphe. Utilise spontanément et correctement les marqueurs et les connecteurs du discours.	Comprend toujours bien dans presque tous les contextes et saisit les subtilités linguistiques et culturelles.	Interagit avec aisance dans presque toutes les situations. Saisit les indices verbaux et non verbaux et y répond adéquatement.
Avancé 5	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.	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 l'information.	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 vocabulaire est parfois idiomatique.	Peut parler longuement 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 appropriés.	Comprend bien les énoncés portant sur des sujets courants, concrets ou professionnels. La compréhension est presque toujours bonne devant une difficulté linguistique, des complications ou un événement imprévu. Comprend plusieurs variétés linguistiques (dialectes ou accents) ou registres.	Les réponses sont immédiates, appropriées et informatives. Gère efficacement la relation locuteur – auditeur.

Les niveaux 1 à 4 figurent ci-dessous

1.2 Niveaux fonctionnel et préfonctionnel

Niveau	PRONONCIATION Suppose un parler ou un accent intelligible pour la communauté aéronautique.	STRUCTURE Les structures grammaticales et phrastiques applicables sont déterminées par des fonctions linguistiques adaptées à la tâche	VOCABULAIRE	AISANCE	COMPRÉ-HENSION	INTERA-CTIONS
Fonctionnel 4	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 parfois à la facilité de compréhension.	Les structures grammaticales et phrastiques de base sont utilisées de façon créative et sont généralement bien maîtrisées. Des erreurs peuvent se produire, notamment dans des situations inhabituelles ou imprévues, mais elles altèrent rarement le sens de l'information.	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.	Peut parler relativement longtemps avec un débit approprié. Peut parfois perdre la fluidité d'expression lors du passage des formules apprises à l'interaction spontanée, mais sans que cela nuise 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.	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, des complications ou un événement imprévu, peut comprendre plus lentement ou avoir à demander des éclaircissements.	Les réponses sont généralement immédiates, appropriées et informatives. Amorce et soutient une conversation, même dans des situations imprévues. Réagit correctement lorsqu'un malentendu apparaît, en vérifiant, en confirmant ou en clarifiant l'information.
Préfonctionnel 3	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 la compréhension.	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.	Possède un répertoire lexical souvent assez riche et précis pour s'exprimer sur des sujets courants, concrets ou professionnels, mais le vocabulaire est limité et le choix de mots est souvent inapproprié. Est souvent incapable d'utiliser des paraphrases pour combler les lacunes lexicales.	Peut parler relativement longtemps, mais la formulation et les pauses sont souvent inappropriées. Les hésitations et la lenteur de traitement du langage peuvent nuire à l'efficacité de la communication. Les mots de remplissage distraient parfois l'attention.	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, des complications ou un événement imprévu.	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.

Les niveaux 1 et 2 figurent à la page suivante

1.3 Niveaux élémentaire et préélémentaire

Niveau	PRONONCIATION Suppose un parler ou un accent ou un accent intelligible pour la communauté aéronautique.	STRUCTURE Les structures grammaticales et phrastiques applicables sont déterminées par des fonctions linguistiques adaptées à la tâche	VOCABULAIRE	AISANCE	COMPRÉHENSION	INTERACTIONS
Elémentaire 2	La prononciation, l'accent tonique, le rythme et l'intonation sont influencés par la langue première ou par une variante régionale, et nuisent généralement à la facilité de la compréhension.	Maîtrise de façon limitée quelques structures grammaticales et phrastiques simples mémorisées.	Vocabulaire limité constitué de mots isolés ou d'expressions mémorisées.	Peut produire des énoncés mémorisés, isolés et 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.	La compréhension se limite à des locutions isolées et mémorisées, lorsqu'elles sont articulées lentement et distinctement.	Les réponses sont lentes et souvent mal adaptées à la situation. L'interaction se limite à de simples échanges courants.
Préélémentaire 1	Maîtrise de la langue inférieure au niveau élémentaire	Maîtrise de la langue inférieure au niveau élémentaire	Maîtrise de la langue inférieure au niveau élémentaire	Maîtrise de la langue inférieure au niveau élémentaire	Maîtrise de la langue inférieure au niveau élémentaire	Maîtrise de la langue inférieure au niveau élémentaire

***Note**. Le niveau fonctionnel (niveau 4) est le niveau de compréhension linguistique requis pour les communications radiotéléphoniques. Les niveaux préélémentaire, Elémentaire et préfonctionnel (1à 3 respectivement) sont tous inférieurs au niveau de compétence linguistique requis par l'OACI. Les niveaux avancé et expert (5 et 6 respectivement) sont supérieurs au niveau minimal requis. L'ensemble de l'échelle sert de référence pour la formation et l'évaluation des candidats et permet de les aider à atteindre le niveau fonctionnel (niveau 4) requis par l'OACI.*

MC AU § 2.1.3 LISTE DES CLASSES ET DE TYPES D'AERONEF

Explication des tableaux

(a) Le symbole (D) figurant en colonne 3 entre les variantes d'aéronefs du même type ou entre des types différents qui sont séparés par une ligne en colonne 2 indique l'exigence d'une formation aux différences.
(b) Bien que la mention sur la licence (colonne 4) couvre tous les avions listés en colonne 2, le cours de familiarisation ou de différences pour chaque variante ou type d'avion doit néanmoins être accompli ;
(c) La variante spécifique sur laquelle l'épreuve de qualification de classe a été exécutée doit être portée dans le carnet de vol par l'examinateur.

Les listes de qualifications de classe et de type d'aéronefs ci-dessous proviennent du site de l'EASA.

1. Type ratings and license endorsement list- all aircraft

Manufacturer	Aircraft model / name	Licence endorsement	Variants	Complex	SP / SP HPA / MP	OE GM / OEB / OSD FC available	Remarks
All manufacturers	All powered sailplanes having an integrally mounted, non-retractable engine and a non-retractable propeller, capable of taking off and climbing under its own power	TMG	X	—	SP		Class rating TMG Aircraft within the class rating touring motor glider (TMG) are not listed individually in this table, unless specific provisions have been established.
All manufacturers	Single-engine piston (land)	SEP (land)	X	—	SP		Class rating SEP (land) Aircraft within the class rating SEP (land) are not listed individually in this table, unless specific provisions have been established
	Single-engine piston (land) with variable pitch propellers (VP)						
	Single-engine piston (land) with retractable undercarriage (RU)						
	Single-engine piston (land) with turbo- / super-charged engines (T)						
	Single-engine piston (land) with cabin pressurisation (P)						
	Single-engine piston (land) with tail wheels (TW)						
	Single-engine piston (land) with electronic flight instrument system (EFIS)						
	Single-engine piston (land) with single lever power control (SLPC)						
All manufacturers	Single-engine turbo-prop engines	SET	X	—	SP		Class rating SET All aircraft within the class rating SET are listed individually in this table and require EASA classification. All aircraft within the class rating SET require differences training, unless indicated otherwise in the list. Revalidation for each SET aircraft must be accomplished individually, unless indicated otherwise in the list.
All manufacturers	Single-engine piston (sea)	SEP (sea)	X	—	SP		Class rating SEP (sea) Aircraft within the class rating SEP (sea) are not listed individually in this table, unless specific provisions have been established
	Single-engine piston (sea) with variable pitch propellers (VP)						
	Single-engine piston (sea) with turbo- / super-charged engines (T)						
	Single-engine piston (sea) with cabin pressurisation (P)						
	Single-engine piston (sea) with electronic flight instrument system (EFIS)						
	Single-engine piston (sea) with single lever power control (SLPC)						

All manufacturers	Multi-engine piston (land)	MEP (land)	X	—	SP		Class rating MEP (land) Aircraft within the class rating MEP (land) are not listed individually in this table, unless specific provisions have been established. All aircraft within the same class rating MEP require differences training, unless indicated otherwise in the list.
	Single-engine piston (sea) with electronic flight instrument system (EFIS)						
	Single engine piston (sea) with single lever power control (SLPC)						
All manufacturers	Multi-engine piston (land)	MEP (land)	X	—	SP		Class rating MEP (land) Aircraft within the class rating MEP (land) are not listed individually in this table, unless specific provisions have been established. All aircraft within the same class rating MEP require differences training, unless indicated otherwise in the list.
All manufacturers	Multi-engine piston (sea)	MEP (sea)	X	—	SP		Class rating MEP (sea) Aircraft within the class rating MEP (sea) are not listed individually in this table, unless specific provisions have been established. All aircraft within the same class rating MEP require differences training, unless indicated otherwise in the list.
Aerospatiale	MS 760 Paris	S760	—	X	SP HPA	—	Handled under national rules. Not EASA aircraft Licensing & operational credits between models have not been evaluated and are subject to NAA assessment
Aerospatiale / Sud Aviation	SN601 Corvette	SN601	—	X	MP	—	
	SE 210 III SE 210 III R SE 210 VIN	SE210/1083/11/12	X	X	MP	—	Handled under national rules. Not EASA aircraft Licensing and operational credits between models have not been evaluated and are subject to NAA assessment
	SE 1083						
	SE 11						
	SE 12						
Aerospatiale / Nord Aviation	Nordatlas 2501	ND25	—	X	MP	—	Handled under national rules. Not EASA aircraft Licensing and operational credits between models have not been evaluated and are subject to NAA assessment.
Aerospatiale / Nord Aviation	C160 P Transall	ND16	—	X	MP	—	
Aerospatiale / Nord Aviation	260 A Nord 262 A-B-C Nord	ND26	—	X	MP	—	Handled under national rules. Not EASA aircraft Licensing and operational credits between models have not been evaluated and are subject to NAA assessment.
Aero Spaceline	377 SGTF Super Guppy	SuperGuppy	—	X	MP	—	Handled under national rules. Not EASA aircraft Licensing and operational credits between models have not been

							evaluated and are subject to NAA assessment.
AERO Vodochody AEROSPACE a.s.	Ae 270	Aero Vodochody SET	—	—	SP	—	Class rating SET Class rating SET has been established by the JAA
Airbus	A300 -B1 -B2 series -B4 series -C4-200 series -F4-200 series	A300	X	X	MP	X	
Airbus	A300 -FFCC	A300FFCC	—	X	MP	—	
Airbus	A310 - 200 series - 300 series A300 - B4 600 series - C4 600 series - F4 600 series	A310/300-600	X	X	MP	—	OE GM (OEB Report for A300/310 stop rudder input warning (SRIW), dated 27 March 2015)
Airbus	A300 - 600ST (Beluga)	A300-600ST	—	X	MP	—	
Airbus	A318 - 100 series A319 - 100 series A320 - 100 series - 200 series - neo A321 - 100 series - 200 series - neo	A320	X	X	MP	X	OSD FC A320
Airbus	A330 - 300 series - 200 series - 200 F - 200 MRTT FAF STC - 900 series - 800 series	A330/350	X	X	MP	X	OSD FC A330 MRTT FAF STC A330/350 Operational Suitability Data (OSD) Flight Crew
	A330 - 700L						
	A350 - 900 series - 1000 series						
Airbus	A340 - 200 series - 300 series - 500 series - 600 series	A340	X	X	MP	X	OSD FC A340
Airbus	A380 - 800 series	A380	—	X	MP	X	OSD FC A380
Airbus	A400M	A400M	—	X	MP	—	
Airbus Canada Limited Partnership (ACLP)	BD500-1A10 (A220-100) BD500-1A11 (A220-300)	BD-500	X	X	MP	X	OSD FC A220 (BD 500)
Air Tractor Inc.	AT-402, -402A, -402B	AT-4/5/6/8 SET	X	—	SP	—	Class rating SET Class rating SET has been established by the JAA OE GM AT-4/5/6/8 SET, dated 03 Jan 2018 Training levels between AT-802/A and AT-802/A (amphibious) have not been evaluated
	AT-502, -502A, -502B						
	AT-503, -503A						
	AT-602						
	AT-802 AT-802 A			X			
	AT-802 (amphibious) AT-802 A (amphibious)						

ALENIA AERMACCHI	C27J	C27J	—	X	MP	—	Handled under national rules. Not EASA aircraft Licensing and operational credits between models have not been evaluated and are subject to NAA assessment.
Antonov	An-26 An-26B	AN26	X	X	MP	—	
Asta GAF	Nomad -22B -24A	AstaMET	X	X	SP	—	
ATR	ATR 42 (not PEC equipped) - 42-200 / -300 / -320	ATR42/72	X	X	MP	X	OSD FC ATR 42/72 PEC = propeller electronic control
	ATR 42 (PEC equipped) - 42-400 / -500 ATR 72 (not PEC equipped) - 72-101 / -102 / -201 / -202 / -211 / -212 ATR 72 (PEC equipped) - 72-101 / -102 / -201 / -202 (with mod 4371) - 72-211 / -212 (with mod 3973 or 4371)						
	ATR 42 (glass cockpit or 42-600) - 42-500 (with mod 5948) ATR 72 (glass cockpit or 72-600) - 72-212A (with mod 5948)						
BAE Systems (Operations) Ltd	HS 748 series	HS748	—	X	MP	—	
BAE Systems (Operations) Ltd	Jetstream 41	Jetstream 41	—	X	MP	—	
Beechcraft Raytheon	BA-390	BA390	—	X	SP HPA	—	
Beriev	Be-200ES-E	BER2E	—	X	MP	—	
Boeing	B707 -100 series -300 series	B707/720	X	X	MP	—	
	B720						
Boeing	B717 series	B717	—	X	MP	—	
Boeing	B727 -100 series -200 series	B727	X	X	MP	—	
Boeing	B737 -100 series -200 series	B737 100-200	X	X	MP	—	
Boeing	B737 CL -300 / -400 / -500 Series	B737 300-900	X	X	MP	X	OSD FC B737
	B737 NG						

	-600 / -700 / -800 / -900 / -900 ER Series B737 MAX -8 / -8200/ 9 Series						
Boeing	B747 -100 series B747 -200 series B747 -300 series B747-SP	B747 100-300	X	X	MP	—	
Boeing	B747 - 400 series - 400 F series B747 - 8 series - 8F series	B747-400	X	X	MP	X	OSD FC B747
Boeing	B757 - 200 series - 300 series B767 - 200 series - 300 series - 300 F series B767 -400 ER	B757/767	X	X	MP	X	OSD FC B757/767
Boeing	B777 - 200 series -300 series B777F B787 - 8 series - 9 series 10 series	B777/787	X	X	MP	X	OSD FC B777/787
Bombardier Inc.	CL 215	CL215	—	X	MP	—	
Bombardier Inc.	CL 215T	CL215T	—	X	MP	—	
Bombardier Inc.	CL 415	CL415	—	X	MP	—	
Bombardier Inc.	Challenger series: CL 600 CL 601-1A CL 601-3A	CL600/601	X	X	MP	—	
Bombardier Inc.	CL-600-2B16 - Challenger 604 CL-600-2B16 - Challenger 605 - Challenger 650	CL604/605	X	X	MP	X	OSD FC CL-600-2B16
Bombardier Inc.	CL600-2B19 CL 65 Regional Jet series CRJ - 100 - 200 - 440 - Challenger 850 CL600-2C10 - 700 - 701 - 702 - Challenger 870 CL600-2D15 - 705 CL600-2D24 - 900 - Challenger 890 CL600-2E25	CL65	X	X	MP	X	OSD FC CRJ Series OE GM (OEB report Rockwell Collins HGS 4200 dual head-up guidance system (STC), dated 4 November 2011)

	1000						
Bombardier Inc.	BD-100-1A10 - Challenger 300 - Challenger 350	CL30	X	X	MP	X	OSD FC Challenger 300/350
Bombardier Inc.	BD700-1A10 (Global Express XRS) BD700-1A11 (Global 5000)	BD-700	X	X	MP	X	OSD FC BD-700
	BD700-1A10 GVFD (Global 6000) BD700-1A11 GVFD (Global 5000 GVFD)						
	BD-700-1A10 (Global 6500) BD-700-1A11 (Global 5500)						
Bombardier Inc.	BD700-2A12 (Global 7500)	G7500		X	MP	X	OSD FC BD-700 Rev. 0 dated 6 February 2019
Bombardier Inc.	DHC8 -100 series -200 series -300 series	DHC8	X	X	MP	X	OSD FC DHC8
	DHC8 -400 series						
British Aerospace / AVRO	ATP Jetstream 61	Bae/ATP/Jetstream 61	—	X	MP	—	
British Aerospace / AVRO	AVRO RJ series 146 -100 series 146 -200 series 146 -300 series	AVRORJ/Bae146	X	X	MP	—	
British Aerospace / AVRO	BAC 1-11 -200 series -400 series -500 series	BAC1-11	X	X	MP	—	Surrendered TC (TCDS A 188 BAC 1.11 - EASA A 188) 7 August 2007 by Airbus (Holder)
Casa	C212 series	C212	—	X	MP	—	
Casa	C-295	C295	—	X	MP	—	
Casa	CN-235	CN235	—	X	MP	—	
Textron Aviation	206 A/T Soloy 207 A/T Soloy 210 (Silver Eagle)	Cessna SET	X	—	SP	—	Class rating SET Class rating SET has been established by the JAA Training levels between Cessna SET land and sea aircraft have not been evaluated.
	206 A/T Soloy (sea) 207 A/T Soloy (sea)						
	206 with STC 10061949						
	208						
	208 (sea)						
Textron Aviation	C501/500SP	C501/551	X	X	SP HPA	—	
	C551/550SP						
Textron Aviation	510 (Citation Mustang)	C510	—	X	SP HPA	X	OSD FC C510 (Mustang)
Textron Aviation	525 – CJ	C525	X	X	SP HPA	X	OSD FC C525
	525 – CJ1 525A – CJ2						
	525 – CJ1+ 525A – CJ2+ 525B – CJ3						
	525B – CJ3+						
	525C – CJ4						

	525 – M2						
Textron Aviation	C560XL C560XLS	C560XL/XLS	X	X	MP	X	OSD FC C560 XL / XLS / XLS+
	C560XLS+						
Textron Aviation	C 500	C500/550/560	X	X	MP	X	
	C 550 CS 550						
	CS 550 Bravo						
	560 (Citation V)						
	560 (Citation Ultra)						
	560 Encore						OSD FC CE-560 Encore / Encore+
	560 Encore+						
Textron Aviation	C650 Citation III Citation VI Citation VII	C650	X	X	MP	–	
Textron Aviation	C680 Sovereign	C680	X	X	MP	X	OSD FC C680
	C680 Sovereign+ C680A Latitude						
Textron Aviation	C700 Citation Longitude	C700	–	X	MP	X	OSD FC C700
Textron Aviation	C750 Citation X	C750	–	X	MP	X	OSD FC C750
Cessna/ Reims Aviation	F406 425	C406/425	X	X	SP HPA	–	
Cessna/ Reims Aviation	441	C441	–	X	SP HPA	–	
Cirrus Aircraft Company	SF50 Vision Jet	SF50	–	X	SP HPA	X	OSD FC SF50
Consolidated Vultee Aircraft	CV 240-4	CV240/340/440	X	X	MP	–	Handled under national rules. Not EASA aircraft Licensing and operational credits between models have not been evaluated and are subject to NAA assessment.
	CV 340 CV 440						
Consolidated Vultee Aircraft	CV 580	CV580	–	X	MP	–	Handled under national rules. Not EASA aircraft. Licensing and operational credits between models have not been evaluated and are subject to NAA assessment.
Dassault	Falcon 10	Falcon 10/100	X	X	MP	–	
	Falcon 100						
Dassault	Falcon 20 series	Falcon 20/200	X	X	MP	–	
	Falcon 200						
Dassault	Falcon 900 EX EASy Falcon 900 DX Falcon 900 LX	Falcon900EX EASy	X	X	MP	X	OSD FC Falcon 900EX EASy / 900DX / 900 LX / 900EX ESAyII / 900DX EASyII / 900LX EASyII
	Falcon 900EX EASyII Falcon 900DX EASyII Falcon 900LX EASyII						
Dassault	Falcon 2000	Falcon2000/2000EX	X	X	MP	X	OSD FC Falcon 2000/2000EX

	Falcon 2000 EX						
Dassault	Falcon 2000 EX EASy Falcon 2000 DX Falcon 2000 LX	Falcon2000EX EASy	X	X	MP	X	OSD FC Falcon 2000EX EASy / 2000DX / 2000LX / 2000LXS / 2000S
	Falcon 2000EX EASy II Falcon 2000DX EASy II Falcon 2000LX EASy II Falcon 2000LXS Falcon 2000S						
Dassault	Falcon 7X	Falcon 7X	X	X	MP	X	OSD FC Falcon 7X/8X
	Falcon 7X EASy II Falcon 8X						
Dassault	Mystere Falcon 50	Falcon50/900	X	X	MP	X	OSD FC Mystere Falcon 50/50EX/900/900C/900EX
	Falcon 50EX						
	Mystere Falcon 900						
	Falcon 900C						
	Falcon 900EX						
De Havilland – AirTech Canada (Bombardier)	DHC-3 Turbo-Otter	DHC3 SET	X	—	SP	—	Class rating SET Class rating SET has been established by the JAA. Training levels between DHC3 SET land and sea aircraft have not been evaluated
De Havilland – AirTech Canada (Bombardier)	DHC-2 Turbo-Beaver	DHC2 SET	—	—	SP	—	Class rating SET Class rating SET has been established by the JAA
De Havilland - Canada (Bombardier)	DHC7	DHC7	—	X	MP	—	
Diamond Aircraft Industries GmbH	DA 42 (DA 42, DA 42 M, DA 42 NG, DA 42 M-NG)	MEP (land)	X	—	SP	X	Class rating MEP (land) OE GM (OEB report DA42 series, dated 1 November 2014)
	DA 62						
Dornier	DO 128-6	D128	—	X	SP	—	
Dornier	DO 28-G92	D28-G92	—	X	SP	—	
Dornier	DO 328-100	DO 328-100	—	X	MP	—	
Dornier	DO 328-300	DO 328-300	—	X	MP	—	
Eclipse Aerospace	Eclipse EA500 - Eclipse 500 - Eclipse 550	EA500	—	X	SP HPA	X	OE GM (OEB report EA500, dated 9 December 2015) OE GM (OEB report Jet Ready EA500 oxygen system (STC), dated 19 July 2011)
Embraer	Bandeirante EMB 110	EMB110	—	X	SP	—	
Embraer	EMB 120 Brasilia	EMB 120	—	X	MP	—	

Embraer	EMB - 145 -135, 145 series	EMB 135/145	X	X	MP	X	OSD FC EMB-135/145
	EMB - 145 -135,145 series equipt with Autothrottle						OSD FC EMB-135/145 Revision D 26 Oct 2018
Embraer	EMB-500 (Phenom 100)	EMB 500/505	X	X	SP HPA	X	OSD FC EMB-500/505
	EMB-505 (Phenom 300)						
Embraer	EMB-550 (Legacy 500) EMB-550 (Praetor 600) EMB-545 (Legacy 450) EMB-545 (Praetor 500)	EMB 550	—	X	MP	X	OSD FC Embraer 550
Embraer	ERJ 170-100 / Embraer 170 ERJ 170-200 / Embraer 175 ERJ 190-100 / Embraer 190 ERJ 190-100 ECJ / Lineage 1000 ERJ 190-200 / Embraer 195	EMB170	X	X	MP	X	OSD FC EMB 170
	ERJ 190-300 / Embraer 190 E2 ERJ 190-400 /Embraer 195 E2						
Fokker / Fairchild	FH227 F 27A/F/J F 27 series	F27	X	X	MP	—	
Fokker / Fairchild	F 28 series	F 28	—	X	MP	—	
Fokker / Fairchild	F 50	F 50	—	X	MP	—	
Fokker / Fairchild	F70 F100	F70/100	X	X	MP	—	
Grob Aircraft AG	G 120 TP - analogue avionics series	G 120TP SET	X	—	SP	—	Class rating SET
	G 120 TP - digital avionics series						
Grob Aircraft AG	G 520T	G520 SET	—	—	SP HPA	—	Class rating SET
Grumman	Tracker S2FT	S2FT	—	X	SP	—	Handled under national rules. Not EASA aircraft Licensing and operational credits between models have not been evaluated and are subject to NAA assessment.
Grumman Gulfstream	Grumman G-159	Gulfstream I	—	X	MP	—	
Grumman Gulfstream	Grumman G-1159	GulfstreamII/III	X	X	MP	—	
	Grumman G-1159A						
Gulfstream Aerospace Corporation	Am G-164D	Gulfstream SET	—	—	SP	—	Class rating SET Class rating SET has been established by the JAA
Gulfstream Aerospace Corporation	Gulfstream 1159C (Gulfstream IV) Gulfstream IV SP (G300/G400)	GIV	—	X	MP	X	OSD FC G-IV

Gulfstream Aerospace Corporation	Gulfstream IV-X (G350/G450) Gulfstream V Gulfstream V-SP (G500/G550)	G-V	X	X	MP	X	OSD FC G-V
Gulfstream Aerospace Corporation	Gulfstream GVI (G650) Gulfstream GVI (G650) with PlaneView II Avionics Software Version "Block Point I" (ASC 901) - G650ER	GVI	X	X	MP	X	OSD FC GVI (G650)
Gulfstream Aerospace Corporation	Gulfstream G VII-G500 (G500) Gulfstream G VII-G600 (G600)	GVII	X	X	MP	X	OSD FC GULFSTREAM GVII
Gulfstream Aerospace LP (GALP)	Gulfstream G150 (G150)	G150	—	X	MP	X	OSD FC G150
Gulfstream Aerospace LP (GALP)	Gulfstream G200 (G200)	G200	—	X	MP	X	OSD FC G200
Gulfstream Aerospace LP (GALP)	Gulfstream G280 (G280)	G280	—	X	MP	X	OSD FC G280
Handley Page	Herald series	Herald	—	X	MP	—	Handled under national rules. Not EASA aircraft. Licensing and operational credits between models have not been evaluated and are subject to NAA assessment.
Hawker Beechcraft Corporation	4000 (Hawker 4000) 4000 BPU (Hawker 4000 BPU)	HA4T	X	X	MP	X	OSD FC HBC 4000
Hawker Beechcraft Corporation	Hawker 125 Series - Hawker 800XP / Proline 21 - Hawker 750 / Proline 21 Hawker 125 Series - Hawker 900XP / Proline 21 and IFIS 5000 - Hawker 850XP / Proline 21 and IFIS 5000 Bae 125 - 800 series - 1000 series	HS125	X	X	MP	—	Differences training is applicable when equipped with an EFB software package. When the EFB software package is not installed level B familiarisation is required.
Hawker Beechcraft Corporation	BE-200/B200 BE-C90A/B/GT BE-C90/90-1 BE-E90 BE-F90/F90-1 BE-90/A90/B90 BE-200PL21/B200GT/250 BE-C90GTi/C90GTx	BE90/99/100/200	X	X	SP HPA	X	OSD FC BE90/200
Hawker Beechcraft Corporation	Model G36 with turbo-prop engine (Bonanza)	BE36TC SET	—	—	SP	—	Class rating SET
	1900	BE300/1900	X	X	SP HPA	X	OSD FC BE300/1900

Hawker Beechcraft Corporation	1900 C 1900 D 300 300LW B300/B300C (except with ProLine 21) B300/B300C (with ProLine 21) 300 (FF serial with ProLine 21)						
Hawker Beechcraft Corporation	Beechjet 400 series MU 300	Beech400/MU300	X	X	MP	—	
	BE-400XT (BE-400 A aircraft modified by EASA STC 10042091 for Proline 21 avionics and by EASA STC 10042353 for Williams FJ44-3AP engines)					X	OSD FC BE-400XT
Hawker Siddeley / Bae	Jetstream 3100 series 3200 series	Jetstream31/32	X	X	MP	—	
Hispano Aviacion	HA-200 B, A, B, D (SAETA) HA-200 E (Super SAETA) HA-220	SAETA	X	X	SP HPA	—	Handled under national rules. Not EASA aircraft. Licensing and operational credits between models have not been evaluated and are subject to NAA assessment.
Honda Aircraft Company	HA-420 (HondaJet)	HA-420	X	X	SP HPA	X	OSD FC HA-420 OSD FC HA-420; Rev 1 OSD FC HA-420: Rev 2 OSD FC HA-420: Rev 3
	HA-420 (Hondajet Elite)						
Israel Aircraft Industry	IAI -1121 Jetcommander -1123 Commodore Jet -1124 Westwind	IAI1121/23/24	X	X	MP	—	
	IAI -1125 Astra	IAI1125	—	X	MP	—	
Junkers	Junkers 52	JU52	—	X	MP	—	Considered as aircraft referred to in Annex II to Reg. (EC) No 216/2008 Handled under national rules. Not EASA aircraft. Licensing and operational credits between models have not been evaluated and are subject to NAA assessment.
Learjet (Bombardier)	Learjet -20 series -30 series	Learjet20/30	X	X	MP	—	
Learjet (Bombardier)	45 (Learjet 40 series, LR-40) 45 (Learjet 45 series, LR-45)	Learjet45/75	X	X	MP	X	OSD FC Learjet LR-40/LR 45/LR-70/LR-75
	75 (Learjet 70 series, LR-70)						
	75 (Learjet 75 series, LR-75)						
Learjet (Bombardier)	Learjet -55 series	Learjet55	—	X	MP	—	
Learjet (Bombardier)	Model 60 (Learjet 60 series)	Learjet60	X	X	MP	X	OE GM (OEB report Learjet60/60XR, dated 8 August 2007)
	LJ 60XR (Learjet 60 XR)						

Aircraft Industries, a.s	L-410 M Turbolet L-410 UVP – Turbolet L-410 UVP-E L 410 UVP-E9 L 410 UVP LW L 410 UVP-E-LW L 410 UVP-E20 L 410 UVP-E20 CARGO L-420 L410 NG	L-410	—	X	MP	X	OSD report for 410 UVPE20 and L410 NG (dated 24 September 2020)
Lockheed	L188 Electra series A L188 Electra series C	L188 Electra	X	X	MP	—	
Lockheed	1382 G (C 130)	Hercules	—	X	MP	—	
Lockheed	L1011 Series	L1011	—	X	MP	—	
Lockheed	L1329	Jetstar	—	X	MP	—	
Lockheed	Constellation Series	L1049	—	X	MP	—	Handled under national rules. Not EASA aircraft Licensing and operational credits between models have not been evaluated and are subject to NAA assessment.
MBB	HFB 320	HFB320	—	X	MP	—	Handled under national rules. Not EASA aircraft. Licensing and operational credits between models have not been evaluated and are subject to NAA assessment.
MBB	VFW 614	VFW-614	—	X	MP	—	Handled under national rules. Not EASA aircraft. Licensing and operational credits between models have not been evaluated and are subject to NAA assessment
McDonnell Douglas	Douglas A-26B	DCA26	—	X	MP	—	Handled under national rules. Not EASA aircraft Licensing and operational credits between models have not been evaluated and are subject to NAA assessment.
McDonnell Douglas	DC-3A-S1C3G DC-3C-SC3G	DC3	—	X	MP	—	Considered as aircraft referred to in Annex II to Regulation (EC) No 216/2008 Licensing and operational credits between models have not been evaluated and are subject to NAA assessment Handled under national rules. Not EASA aircraft
							Licensing and operational credits between models have not been evaluated and are subject to NAA assessment
McDonnell Douglas	DC4	DC4	—	X	MP	—	Handled under national rules. Not EASA aircraft Licensing and operational credits between models have not been evaluated and are subject to NAA assessment
McDonnell Douglas	DC6 series	DC6	—	X	MP	—	Handled under national rules. Not EASA aircraft. Licensing and operational credits between models have not been evaluated and are subject to NAA assessment.
McDonnell Douglas	DC7C	DC7	—	X	MP	—	Handled under national rules. Not EASA aircraft Licensing and operational credits between models have not been evaluated and are subject to NAA assessment.

McDonnell Douglas / Boeing	DC8 -33 50, 60, 70 series	DC8	X	X	MP	—	
McDonnell Douglas / Boeing	DC9 10 50 series	DC9 10-50	—	X	MP	—	
McDonnell Douglas / Boeing	DC9 80 series MD 88 series MD 90 series	DC9 80/MD88/ MD90	X	X	MP	—	
McDonnell Douglas / Boeing	DC 10 series	DC 10	—	X	MP	—	
McDonnell Douglas / Boeing	MD 11	MD 11	—	X	MP	—	
Mitsubishi	MU 2B series	MU2B	—	X	SP HPA	—	
Pacific Aerospace Corporation	PAC750XL	PAC750XL SET	—	—	SP	—	Class rating SET Class rating SET has been established by the JAA
Piaggio Aero Industries S.p.A.	P166	Piaggio 166	—	X	SP	—	
Piaggio Aero Industries S.p.A	P180 Avanti P180 Avanti II P180 Avanti EVO	Piaggio 180	X	X	SP HPA	X	OSD FC P180
Britten-Norman Aircraft Limited	BN2T Turbine Islander BN2T - 4R MSSA BN2T - 4S Defender	BN2T	X	X	SP	—	
Pilatus	PC-6 (manual stabiliser trim) PC-6 (electrical stabiliser trim)	Pilatus PC6 SET	X	—	SP	—	Class rating SET Class rating SET has been established by the JAA
Pilatus	PC-7	Pilatus PC7 SET	—	—	SP	—	Class rating SET Class rating SET has been established by the JAA.
Pilatus	PC-12/47E (PC-12 NG) PC-12/47E (PC-12 NGX)	Pilatus PC12 SET	X	—	SP HPA	X	Class rating SET
	PC-12 PC-12/45 PC-12/47 PC-12/41						OE GM (PC-12 Model) dated 01 MAR 2020
Pilatus	PC-24 PC-24 TF PC-24 AYT PC -24 AYT/TF	PC-24	X	X	SP HPA	X	OSD FC PC-24
Piper	PA-31 (Navajo, Navajo Chieftain, Mojave)	MEP (land)	—	—	SP	—	Class rating MEP (land)
Piper	PA-31T series (Cheyenne, Cheyenne II, Cheyenne IIXL) PA-42 series (Cheyenne III, Cheyenne IV)	PA31T/42	X	X	SP HPA	—	

Piper	PA-46-310P (Malibu) PA-46-350P (Malibu Mirage) PA-46R-350T (Malibu Matrix)	SEP (land)		—	SP	—	Class rating SEP (land) for PA-46-310P (Malibu), PA-46-350P (Malibu Mirage), and PA-46R-350T (Malibu Matrix). Difference levels for the PA-46R-350T (Malibu Matrix) have not been evaluated. Differences training which is not further specified, was established by the JAA between the Piper PA-46-310P (Malibu)/PA-46-350P (Malibu Mirage) and the PA-46-500TP (Malibu Meridian) aircraft.
Piper	PA-46-500TP (Malibu Meridian)	PA-46 SET	X	—	SP HPA	X	Class rating SET for PA-46-500TP (Malibu Meridian), the Jetprop LLC Piper PA-46 (Jetprop DLX), and the PA-46-600TP (M600). The Piper PA-46-500TP (Malibu Meridian) and the Jetprop LLC Piper PA-46 (Jetprop DLX) aircraft have been evaluated as variants requiring familiarisation. OE GM (OEB report PA-46 Jetprop DLX / PA-46-500TP (Malibu Meridian), dated 28 June 2012.) The PA-46-600TP (M600) was assessed as variant for the license endorsement PA-46 SET, requiring differences training.
Jetprop LLC Piper (STC)	PA-46 Jetprop DLX						
Piper	PA-46-600TP (M600)						
PT Industry	IPTN CN 235-110	IPTNCN 235	—	X	MP	—	
PZL (Polskie Zaklady Lotnicze)	M28 - 02-W - 05	PZL-M28	X	X	MP	X	OSD FC PZL M28
Quest Aircraft Design LLC	Kodiak 100 (land)	SET Kodiak 100	—	—	SP	—	Class rating SET Training levels between Quest Kodiak 100 SET land and sea aircraft have not been evaluated.
	Kodiak 100 (sea)						
Rhein Flugzeugbau	FT 600	Rhein Flugzeugbau SET	—	—	SP	—	Handled under national rules. Not EASA aircraft. Licensing and operational credits between models have not been evaluated and are subject to NAA
Rockwell	AC 680T AC 690 series AC 900 series	Rockwell MET	X	X	SP HPA	—	
Rockwell International	NA-265 series	NA265	—	X	MP	—	Handled under national rules. Not EASA aircraft. Licensing and operational credits between models have not been evaluated and are subject to NAA assessment

RUAG Aerospace Services GmbH	Dornier 228 228-100 228-200 228-101 228-201 228-202 228-212 Dornier 228 228-212 NG	D228	X	X	SP	X	OSD FC Dornier 228
Saab	SAAB SF340 series	SAAB340	—	X	MP	—	
Saab	SAAB 2000	SAAB2000	—	X	MP	—	
Short (Bombardier)	SC7 Skyvan	SC7Skyvan	—	X	SP	—	
Short Brothers (Bombardier)	SD3 - 30 - 60	SD3-30/60	X	X	MP	—	
Short Brothers (Bombardier)	SC5 Belfast	Belfast	—	X	MP	—	Handled under national rules. Not EASA aircraft Licensing and operational credits between models have not been evaluated and are subject to NAA assessment.
SOCATA	TBM 700 A (TBM 700) TBM 700 B (TBM 700) TBM 700 C1 (TBM 700) TBM 700 C2 (TBM 700) TBM 700 N • TBM 850 TBM 700 N • TBM 850 G1000 TBM 700 N • TBM 900 TBM 700 N • TBM 910 TBM 700 N • TBM 930	TBM SET	X	—	SP HPA	X	Class rating SET OE GM - FC TBM 700, dated 18 Jan 2018
SST Flugtechnik GmbH	EA 400 - Extra 400	SEP (land)	—	—	SP	X	OE GM (OEB report EA400/EA400-500, dated 11 December 2015) Class rating SEP(land)
SST Flugtechnik GmbH	EA 400-500 - Extra 500	Extra500 SET	—	—	SP		Class rating SET
Sukhoi Civil Aircraft	RRJ-95B (Superjet 100)	RRJ95	—	X	MP	X	OSD FC RRJ-95B
Swearingen / Fairchild	226 T 226 T(B) 226 AT 226 TC 227 TT 227 AC 227 AT 227 BC	SA226/227	X	X	SP HPA	—	
Thrush Aircraft Inc	S2R turbo thrush	Snow/Ayres SET	—	—	SP	—	Class rating SET Class rating SET has been established by the JAA.

Viking Air Limited	DHC-6 (Twin Otter) Series 400	DHC6	X	X	SP	X	OSD FC DHC6 DHC-6 series 100 and 200 have not been evaluated.
	DHC-6 (Twin Otter) Series 300						
	DHC-6 (Twin Otter) Series 200						
	DHC-6 (Twin Otter) Series 100						
Vickers-Armstrong	Vanguard	Vanguard	—	X	MP	—	Handled under national rules. Not EASA aircraft Licensing and operational credits between models have not been evaluated and are subject to NAA assessment.
Vickers-Armstrong	Viscount	Viscount	—	X	MP	—	Handled under national rules. Not EASA aircraft Licensing and operational credits between models have not been evaluated and are subject to NAA assessment.
Vulcanair S.p.A.	AP68TP-600 Viator	AP68TP-600	—	X	SP	X	OSD FC AP68TP-600
	AP68TP-300 ("Spartacus")	AP68TP-300	—	X	SP	—	
	SF600	SF600	—	X	SP	—	
	SF600A	SF600A	—	X	SP	—	

2. Type ratings and license endorsement list - Helicopter

Manufacturer	Helicopter Model / Name	Differences	License Endorsement	Complex	OSD FCD available	Remarks
Agusta Bell - SE Piston -	Agusta Bell 47G-2 Agusta Bell 47G-2A-1 Agusta Bell 47G-3B-1 Agusta Bell 47G-4 Agusta Bell 47G-4A Agusta Bell 47J Agusta Bell 47J-2 Agusta Bell 47J-3		Bell 47			
Agusta Bell - SE Turbine -	Agusta Bell 206 A Agusta Bell 206 B	(D)	Bell 206			
	Agusta Bell 206 L					
	Agusta Bell 204	(D)	Bell 204/205/UH-1D	X		
	Agusta Bell 205					
Agusta Bell - ME Turbine	Agusta Bell 212	(D)	Bell 212/412	X		
	Agusta Bell 412 Agusta Bell 412 SP					
Leonardo - SE Turbine -	A119 –A119 IDS	(D)	A119		X	For OSD_FC Data contact marco.stellini@leonardo.com.
	AW119MKII (Ke)					
	AW119MKII (Kx)					
Leonardo ME Turbine -	A109 A A109 A II A109 C	(D)	A109			
	A109 K2					
	A109 LUH					
	AB139 & AW139 Phase 4 AW139 Phase 5 AW139 Phase 7	(D)	AW139	X	X	For OSD_FC Data contact marco.stellini@leonardo.com. NOTE: A139 has to be modified in AW139, as license endorsement, at the first opportunity by NAA. A139 remains valid till 31.12. 2024 as license endorsement.
	AW139 Phase 8					
	A109E	(D)	AW109		X	For OSD_FC Data contact marco.stellini@leonardo.com.
	A109S					
	A109S Trekker					
	AW109SP					
	AW169		AW169	X	X	For OSD_FC Data contact marco.stellini@leonardo.com.
	AW169 Phase 3	(D)	AW169	X	X	For OSD_FC Data contact marco.stellini@leonardo.com.
	AW169 Phase 4					
	AW169 Phase 6					
	AW 189 phase 3 AW 189 phase 4 AW 189 phase 5 AW 189 phase 6	(D)	AW189	X	X	For OSD_FC Data contact marco.stellini@leonardo.com.
	AW 189 K (phase 7)					
Agusta Sikorsky - ME Turbine -	Agusta S-61 N 1		SK 61	X		

Airbus Helicopters - SE Turbine -	SA 341 G -Gazelle SA 342 J -Gazelle		SA341/342			
	SA 3180 – Alouette II SA 318 B– Alouette II SA 318 C– Alouette II SA 3130 – Alouette II SA 313 B– Alouette II		SA318/SE313			
	SE 3160 – Alouette III SE 316 B– Alouette III SE 316 C– Alouette III	(D)	SA316/319/315			
	SA 319 B – Alouette III					
	SA 315 B – Lama					
	SA 360 – Dauphin		SA360			
	SO 1221- Djinn		SO 1221			
	EC 120B- Colibri		EC120B		X	OSD_FC Data @ available @ website: www.airbushelicopters.com/techpub/FO/scripts/myFO_accueil.php Queries on OSD_FC Data: www.airbus.com/helicopters/services/technical-support.html
	AS 350 (B, D, B1, B2, BA, BB) – Ecureuil	(D)	AS 350 / EC130		X	OSD_FC Data available @ website: www.airbushelicopters.com/techpub/FO/scripts/myFO_accueil.php Queries on OSD_FC Data: www.airbus.com/helicopters/services/technical-support.html
	AS 350 B3) – Ecureuil					
	AS 350 B3 Arriel 2B1) – Ecureuil AS 350 B3e) – Ecureuil					
	EC 130 B4 – Ecureuil EC 130 T2 – Ecureuil					
Airbus Helicopters - ME Turbine –	SA 330 F - Puma SA 330 G- Puma SA 330 J - Puma		SA 330	X		
	AS 332 (C, C1, L, L1) – Super Puma	(D)	AS 332 / EC 225	X	X	OSD_FC Data available @ website: www.airbushelicopters.com/techpub/FO/scripts/myFO_accueil.php Queries on OSD_FC Data: www.airbus.com/helicopters/services/technical-support.html
	AS 332 e (C1e, L1e) – Super Puma					
	AS 332 L2 – Super Puma					
	EC225 LP – Super Puma					
	EC175-B		EC175	X	X	OSD_FC Data available @ website: www.airbushelicopters.com/techpub/FO/scripts/myFO_accueil.php Queries on OSD_FC Data: www.airbus.com/helicopters/services/technical-support.html
	AS 355 E – Ecureuil AS 355 F – Ecureuil AS 355 F1– Ecureuil AS 355 F2– Ecureuil	(D)	AS355		X	OSD_FC Data available @ website: www.airbushelicopters.com/techpub/FO/scripts/myFO_accueil.php Queries on OSD_FC Data: www.airbus.com/helicopters/services/technical-support.html
	AS 355 N – Ecureuil					
	AS 355 NP – Ecureuil					
	SA 365 C – Dauphin SA 365 C1– Dauphin SA 365 C2– Dauphin SA 365 C3– Dauphin		SA365 C	X		

Airbus Helicopters - ME Turbine -						
	SA 365 N Dauphin 2 SA 365 N1 - Dauphin 2 SA 365 N2 - Dauphin 2	(D)	S365 / EC155	X	X	OSD_FC Data available @ website: www.airbushelicopters.com/techpub/FO/scripts/myFO_accueil.php Queries on OSD_FC Data: www.airbus.com/helicopters/services/technical-support.html
	SA 365 N3 -Dauphin 2					
	SA 365 N3+ Dauphin 2					
	EC 155 B/B1					
	H160-B		H-160	X	X	OSD_FC Data available @ website: www.airbushelicopters.com/techpub/FO/scripts/myFO_accueil.php Queries on OSD_FC Data: www.airbus.com/helicopters/services/technical-support.html
Airbus Helicopters Deutschland GmbH - ME Turbine -	BO 105 A BO 105 C BO 105 D BO 105 LS A-1 BO 105 LSA-3 BO 105 S BO 105 CBS		BO 105			
	MBB-BK117 A-1 MBB-BK117 A-3 MBB-BK117 A-4 MBB-BK117 B-1 MBB-BK117 B-2	(D)	BK117	X		MBB-BK117A-1 is not considered as complex due to MTOM 2850Kg
	MBB-BK117 C-1					
	BK 117 C-2	(D)	EC145 (BK117)	X	X	OSD_FC Data available @ Generic E-mail address [redacted] And @ carsten.oehne@airbus.com
	BK 117 C-2e					
	BK 117 D-2 BK 117 D-2m BK 117 D-3 BK 117 D-3m					
	EC 135 P1 CDS /CPDS EC 135 P2 EC 135 P2+ EC 635 P2+	(D)	EC135/635		X	OSD_FC Data available @ Generic E-mail address [redacted] And @ carsten.oehne@airbus.com
	EC 135 P3 EC 635 P3					
	EC 135 P3H					
	EC 135 T1 CDS/ CPDS EC 635 T1 EC 135 T2 EC 135 T2+ EC 635 T2+					
	EC 135 T3 EC 635 T3					
	EC 135 T3H					
Bell Helicopters - SE Piston -	Bell 47 D Bell 47 G Bell 47 G-1 Bell 47 G-2 Bell 47 G-3 B-1 Bell 47 G-4 Bell 47 G-4A Bell 47 G-5 Bell 47 H-1 Bell 47 J Bell 47 J-2 Bell 47 J-2 A		Bell 47			

Bell Helicopters - SE Turbine -	Bell 47 T Bell 47 T A		Bell 47 T			
	Bell 204 Bell 205 A-1 Bell UH-1D Bell UH-1H	(D)	Bell 204/205/UH-1D	X		
	Bell 206 A Bell 206 B Bell 206 B 2 Bell 206 B 3	(D)	Bell 206			
	Bell 206 L Bell 206 L-1 Bell 206 L-3 Bell 206 L-4				X	For OSD_FC Data contact Bell Product Support Engineering Tel: 1-450-437-2862 / 1 800-363-8023 product_support@bellflight.com
	Bell 407 Bell 407GX Bell 407GXi	(D)	Bell 407		X	For OSD_FC Data contact Bell Product Support Engineering Tel: 1-450-437-2862 / 1 800-363-8023 product_support@bellflight.com
	Bell 214 B Bell 214 B 1		Bell 214	X		
	Bell 505		Bell 505		X	For OSD_FC Data contact Bell Product Support Engineering Tel: 1-450-437-2862 / 1 800-363-8023 product_support@bellflight.com
Bell Helicopters - ME Turbine -	Bell 206 LT Twin ranger		Bell 206 LT			
	Bell 212 Bell 412 Bell 412 SP Bell 412 HP Bell 412 EP Bell 412 EPI	(D)	Bell 212/412	X	X	For OSD_FC Data contact Bell Product Support Engineering Tel: 1-450-437-2862 / 1-800-363-8023 product_support@bellflight.com
	Bell 214 ST		Bell 214 ST	X		
	Bell 222 Bell 222 A Bell 222 B Bell 222 UT Bell 222 SP Bell 230 Bell 430	(D)	Bell 222/230/430	X		
	Bell 427		Bell 427			
	Bell 429		Bell 429		X	For OSD_FC Data contact Bell Product Support Engineering Tel: 1-450-437-2862 / 1-800-363-8023 product_support@bellflight.com
Brantly - SE Piston -	B-2 B-2B		Brantley B2			
Breda Nardi - SE Piston -	Breda Nardi 269		HU 269			
Breda Nardi - SE Turbine -	Breda Nardi 369		HU 369/ MD500N / 600N			Difference training necessary to fly the Mc Donnell Douglas
Bristol Aircraft - SE Piston -	B-171-B		Bristol 171 B			
Leonardo - ME Turbine -	EH101-510		EH101	X		

Enstrom - SE Piston -	F-28A F-28C F-28C-2 F-28F F-28F-R 280 280C 280F 280FX		ENF 28		X	For OSD_FC Data contact engineering@enstromhelicopter.com
Enstrom - SE Turbine -	480 480B		ENF 480		X	For OSD_FC Data contact engineering@enstromhelicopter.com
Erickson Air-Crane Incorporated - ME Turbine -	S-64 F		S-64 F	X		
Hélicoptères Guimbal - SE Piston -	Cabri G2		Cabri G2		X	For OSD_FC Data contact support@guimbal.com
Hiller - SE Piston -	UH-12 A UH-12 B UH-12 E		UH 12			
Hiller - SE Turbine -	UH-12 T		UH-12 T			
Hughes / Schweitzer - SE Piston -	269 A 269 B 269 C 300 C 300 CB 300 CB i		HU 269			
Hughes / Schweitzer SE Turbine -	330 SP 333		SC 330			
Kaman - SE Turbine -	Kaman K 1200		K 1200			
McDonnell Douglas Helicopters - SE Turbine -	Hughes 369 D Hughes 369 E Hughes 369 FF Hughes 369 HE Hughes 369 HS	(D)	HU369 / MD500N / 600N			
	MD 500 N (NOTAR) MD 520 N AMD500N					
	MD 600 N					
McDonnell Douglas Helicopters - ME Turbine -	MD 900	(D)	MD 900 / 902			
	MD 902					
Ministry of Aviation Industry of Russia -ME Piston-	Kamov KA 26 D		KA 26 D	X		
Ministry of Aviation Industry of Russia -ME Turbine-	Kamov KA 32 A		KA 32	X		
	MIL Mi-8 MIL Mi-17 MIL Mi-171 MIL Mi-172		MI 8	X		

P.Z.L Swidnik, Poland - SE Turbine -	PZL SW-4		SW-4		X	For OSD_FC Data contact PL-CustomerSupport@AgustaWestland.com PL-CustomerSupport@finmeccanica.com
P.Z.L Swidnik, Poland - ME Turbine -	MIL Mi-2		Mi 2	X		
	PZL KANIA		KANIA	X		
	PZL W-3 PZL W-3A	(D)	W-3 SOKOL	X	X	For OSD_FC Data contact PL-CustomerSupport@AgustaWestland.com PL-CustomerSupport@finmeccanica.com

Robinson - SE Piston -	R 22 R 22 Alpha R 22 Beta R 22 Mariner		R 22		X	OSD_FC Data available @ TC holder website: www.robinsonheli.com
	R 44 R 44 Raven R 44 Raven II		R 44		X	OSD_FC Data available @ TC holder website: www.robinsonheli.com
Robinson SE Turbine	R 66		R 66		X	OSD_FC Data available @ TC holder website: www.robinsonheli.com

Sikorsky - SE Piston -	S 55		S 55	X		
Sikorsky - ME Turbine -	S 58		S 58	X		
	S 76 A S 76 A+ S 76 A++ S 76 B S 76 C	(D)	SK 76	X	X	For OSD_FC Data contact Dave.J.Carew@lmco.com sikorskywcs@sikorsky.com
	S76D S76C+ S76 C++	(D)	S76	X	X	For OSD_FC Data contact Dave.J.Carew@lmco.com sikorskywcs@sikorsky.com
	S-61 N S-61 S		SK 61	X		
	S-92 A		SK 92	X	X	For OSD_FC Data contact Dave.J.Carew@lmco.com sikorskywcs@sikorsky.com

Silvercraft - SE Piston -	SV 4		SV 4			

Silvercraft - SE Piston -	SV 4		SV 4			

Westland - SE Piston -	Westland Bell 47 G3 B-1		Bell 47			
Westland Helicopters - SE Piston -	Westland S 55 Series 1	(D)	WHS 55	X		
Westland Helicopters - SE Turbine -	Westland S 55 Series 3					

MC 1 au § 6 - APPAREIL CARDIO-VASCULAIRE

1) Un électrocardiogramme d'effort est exigé :
   (a) en cas de signes ou symptômes évoquant une maladie cardio-vasculaire ;
   (b) en cas de doute sur l'électrocardiogramme de repos ;
   (c) (réservé) ;
   (d) à l'Age de 60 ans, puis tous les ans pour le renouvellement d'un certificat de Classe 1 ;

2) (a) Le dosage des lipides sériques est un examen de dépistage dont les anomalies manifestes demandent la réalisation d'examens complémentaires ;
   a. Un bilan cardiologique doit être pratiqué en cas d'existence de plusieurs
   facteurs de risque (tabagisme, antécédents familiaux, anomalies lipidiques, hypertension artérielle, etc.).

3) La pression artérielle systolique doit être enregistrée à l'apparition des bruits de Korotkoff (phase I) et la pression diastolique à leur disparition (phase V). La pression artérielle doit être mesurée deux fois. La constatation d'une augmentation de la pression artérielle ou de la fréquence cardiaque de repos doit demander des examens supplémentaires.

4) Le traitement antihypertenseur doit recevoir l'agrément du médecin évaluateur. En général, les médicaments autorisés sont :
   (a) les diurétiques n'agissant pas sur l'anse de Henlé ;
   (b) certains bêta-bloquants (généralement hydrophiles) ;
   (c) les inhibiteurs de l'enzyme de conversion de l'angiotensine ;
   (d) les agents bloquants les canaux calciques lents.

Pour la Classe 1, une hypertension artérielle traitée par médicaments peut imposer la restriction multi-pilote.
Pour la Classe 2, une restriction au vol avec pilote de sécurité peut être exigée.

5) En cas de suspicion d'une coronaropathie asymptomatique, une épreuve d'effort doit être exigée, suivie si besoin d'une scintigraphie et/ou d'une angiographie des coronaires.

6) Réservé

7) Tout candidat asymptomatique ayant réduit ses facteurs de risque de façon satisfaisante et n'ayant pas besoin de traitement anti-angoreux 9 mois après

l'événement initial (pontage ou angioplastie coronaire) doit effectuer un bilan complet montrant :

a. un résultat satisfaisant d'électrocardiogramme d'effort non limité par la survenue de symptômes d'intolérance ;

b. une fraction d'éjection ventriculaire gauche supérieure à 50%, sans anomalie notable de la mobilité pariétale et une fraction d'éjection ventriculaire droite normale ;

(c) un résultat satisfaisant d'un enregistrement électrocardiogramme ambulatoire sur 24 heures ;

(d) Réservé

8) (a) Tout trouble significatif du rythme ou de la conduction exige la réalisation d'un bilan par un cardiologue reconnu par, le médecin évaluateur . Ce bilan doit comporter :

(1) un électrocardiogramme de repos et d'effort
(2) un électrocardiogramme ambulatoire sur 24 heures
(3) une échocardiographie Doppler bidimensionnelle
(4) une coronarographie
(5) une exploration électrophysiologique

(b) Il n'est pas indispensable de procéder à des explorations complémentaires quand on n'observe que :

(1) un seul complexe ectopique auriculaire ou jonctionnel par minute sur un électrocardiogramme de repos ;
(2) un seul complexe ectopique ventriculaire par minute sur un électrocardiogramme de repos.

(c) De même, il est possible d'envisager la prorogation du certificat par le médecin évaluateur trois mois après la mise en place d'un stimulateur cardiaque dans la mesure où :

(1) il n'existe pas d'autre raison d'inaptitude ;
(2) l'appareil fonctionne avec une sonde bipolaire ;
(3) le candidat n'est pas dépendant du stimulateur ;
(4) l'électrocardiogramme d'effort, pratiqué jusqu'au stade IV de Bruce ou son équivalent, sans manifestation d'intolérance, ne montre pas d'anomalie ou de signes d'ischémie myocardique. Une scintigraphie peut être utile en cas de troubles de la conduction ou de complexes stimulés sur l'électrocardiogramme de repos ;
(5) l'échographie Doppler bidimensionnelle ne montre pas d'anomalie ;

(6) L'enregistrement Holter n'indique pas de tendance à la tachyarythmie symptomatique ou asymptomatique ;

(7) Le suivi semestriel est assuré par un cardiologue reconnu, avec contrôle du stimulateur cardiaque et enregistrement Holter ;

(8) Réservé

9) (a) Un souffle cardiaque d'étiologie inconnue exige l'avis d'un cardiologue avant la prise de décision par le médecin évaluateur. Si le souffle est net, le bilan doit comporter une échocardiographie Doppler bidimensionnelle.

(b) Valvulopathies :

(1) une bicuspidie aortique est acceptable sans restriction en l'absence d'autre anomalie cardiaque ou aortique, mais elle nécessite un contrôle tous les deux ans incluant une échocardiographie.

(2) un rétrécissement aortique (pression différentielle inférieure à 25 mm Hg) peut être accepté, mais seulement pour le vol avec plusieurs pilotes. Un contrôle annuel comportant une échocardiographie Doppler bidimensionnelle doit alors être effectué par un cardiologue agréé.

(3) une insuffisance aortique est acceptable sans restriction lors d'un renouvellement de certificat si elle est insignifiante. L'échocardiographie Doppler bidimensionnelle ne doit pas montrer d'anomalie patente de l'aorte ascendante. Un cardiologue agréé doit procéder à un contrôle annuel.

(4) une atteinte de la valvule mitrale (sténose mitrale rhumatismale) est en principe cause d'inaptitude.

(5) prolapsus ou insuffisance mitrale. Les candidats présentant un click méso-systolique isolé peuvent être déclarés aptes sans restriction. Les candidats présentant une insuffisance mitrale minime non compliquée doivent être limités au vol à plusieurs pilotes. Les candidats présentant des signes de surcharge volumique du ventricule gauche mise en évidence par une augmentation du diamètre télédiastolique du ventricule gauche doivent être déclarés inaptes. Ces cas doivent faire l'objet d'un contrôle annuel par un cardiologue reconnu avant prise de décision par le médecin évaluateur.

(c) Chirurgie valvulaire :

(1) les candidats porteurs d'une prothèse valvulaire mécanique doivent être déclarés inaptes.

(2) les candidats porteurs d'une bioprothèse peuvent être déclarés aptes par le médecin évaluateur 9 mois après l'intervention chirurgicale, sous réserve :

(i) d'un fonctionnement valvulaire et ventriculaire normal au vu de l'échocardiographie Doppler bidimensionelle ;

(ii) d'une épreuve d'effort non limitée par la survenue de signes d'intolérance ;

(iii) de l'absence confirmée d'atteinte coronarienne, à moins qu'une intervention de revascularisation efficace n'ait été réalisée ;

(iv) qu'aucun traitement médicamenteux à visée cardiologique ne soit nécessaire ;

(v) d'un contrôle cardiologique annuel soumis au médecin évaluateur est exigé.

10) Les cas des candidats subissant ou ayant subi un traitement anticoagulant, doivent être soumis au médecin évaluateur.

11) Les anomalies de l'épicarde, du myocarde et de l'endocarde, primitives ou secondaires, entraînent l'inaptitude jusqu'à leur disparition clinique. Le bilan cardio-vasculaire demandé par le médecin évaluateur peut nécessiter une échocardiographie Doppler bidimensionnelle, un électrocardiogramme d'effort, un enregistrement électrocardiographique ambulatoire sur 24 heures, une scintigraphie myocardique et une coronarographie. La délivrance du certificat par dérogation peut être assortie de l'obligation de subir des contrôles fréquents.

12) Les cardiopathies congénitales, même corrigées chirurgicalement, entraînent en principe l'inaptitude, à moins qu'elles n'aient pas de retentissement fonctionnel notable et qu'elles ne nécessitent pas de traitement médicamenteux. Un bilan cardiologique doit être demandé par le médecin évaluateur. Les explorations peuvent comporter une échocardiographie Doppler, un électrocardiogramme d'effort et un enregistrement électrocardiographique ambulatoire sur 24 heures. Des contrôles cardiologiques réguliers sont indispensables.

13) La transplantation cardiaque entraîne l'inaptitude.

14) (réservé)

MC 2 au § 6 - APPAREIL RESPIRATOIRE

1) Pour la Classe 1, des tests spirométriques sont exigés à l'examen initial : un rapport VEMS/CV inférieur à 70% nécessite l'avis d'un pneumologue. Pour les Classes 2 et 3, un débit expiratoire de pointe inférieur à 80% de la normale, compte tenu de l'âge, du sexe et la taille, nécessite l'avis d'un pneumologue.

2) Les candidats présentant des crises d'asthme récidivantes doivent être déclarés inaptes. Cependant :
   (a) le certificat Classe 1 peut être délivré par le médecin évaluateur si l'état clinique est stable, avec des épreuves fonctionnelles respiratoires convenables, et si le traitement est compatible avec la sécurité des vols.
   (b) le certificat de classe 2 ou 3 peut être délivré par le médecin évaluateur si l'état clinique est stable, avec des épreuves fonctionnelles respiratoires convenables, et si le traitement est compatible avec la sécurité des vols.

3) Les candidats atteints de sarcoïdose évolutive doivent être déclarés inaptes lors de l'examen initial. Lors des examens révisionnels, la délivrance d'un certificat d'aptitude peut être envisagée par le médecin évaluateur :
   (a) si un bilan complet ne montre pas d'atteinte générale ; et
   (b) si la maladie est limitée aux ganglions lymphatiques hilaires et en l'absence de tout traitement médicamenteux.

4) Pneumothorax spontané :
   (a) après guérison complète d'un pneumothorax spontané isolé, confirmée par un bilan respiratoire complet, le certificat peut être accordé après une année de recul.
   (b) le renouvellement du certificat peut être accordé par le médecin évaluateur si, au bout de 6 semaines, le candidat est parfaitement rétabli d'un épisode de pneumothorax spontané isolé. La levée de toute restriction peut être envisagée par le médecin évaluateur au bout d'un an.
   (c) un pneumothorax spontané récidivant est cause d'inaptitude. Cependant, le certificat d'aptitude peut être accordé par le médecin évaluateur après une intervention chirurgicale si la récupération est satisfaisante.

5) La pneumonectomie est cause d'inaptitude. Une décision d'aptitude après chirurgie thoracique moins importante peut être prise par le médecin évaluateur en cas de rétablissement satisfaisant et après un bilan respiratoire complet.

6) (réservé)

7) a) Tout candidat atteint d'affections pleuropulmonaires évolutives ne peut être déclaré apte par le médecin évaluateur qu'après un bilan respiratoire complet.

b) Tout candidat atteint de tuberculose ne peut être déclaré apte que sur avis du médecin évaluateur.

MC 3 au § 6 - APPAREIL DIGESTIF

1 (a) S'agissant des classes 1 et 2, toute dyspepsie récidivante nécessitant un traitement doit faire l'objet d'explorations endoluminales (radiologiques ou endoscopiques). Les examens biologiques doivent comporter un dosage de l'hémoglobine et un examen coprologique. Le renouvellement du certificat par le médecin évaluateur exige la preuve de la guérison de tout syndrome ulcéreux ou inflammatoire important. Pour la classe 3, le renouvellement du certificat médical est soumis à l'approbation du médecin évaluateur.

(b) La pancréatite est cause d'inaptitude. Cependant, le certificat d'aptitude peut être accordé par le médecin évaluateur en cas de suppression de la cause de l'obstruction (p. ex. médicament, calcul biliaire).

(c) L'alcool peut être à l'origine d'une dyspepsie et d'une pancréatite. Si cela paraît nécessaire, il convient de faire une évaluation complète de la consommation ou de l'abus de l'alcool.

2) Un gros calcul biliaire, unique et asymptomatique, peut être compatible avec la délivrance d'un certificat d'aptitude après évaluation par le médecin évaluateur.
Un sujet porteur de calculs biliaires multiples asymptomatiques et en instance de bilan ou de traitement, doit être déclaré inapte temporaire.

3) (a) Les affections intestinales inflammatoires chroniques (iléite régionale, colite ulcéreuse, diverticulite) sont causes d'inaptitude. Le renouvellement d'un certificat de Classe 1 et 2 et la délivrance initiale d'un certificat de Classe 2 ou 3 peuvent être acceptés par le médecin évaluateur si la rémission est complète et si l'éventuel traitement prescrit est mineur. Un suivi régulier est indispensable.

(b) Les affections intestinales inflammatoires chroniques peuvent être déclarés aptes par le médecin évaluateur sous réserve d'un suivi régulier pour les candidats à la classe 3.

4) Toute intervention de chirurgie abdominale entraîne l'inaptitude pour une durée minimale de trois mois. Le médecin évaluateur peut accorder plus précocement le renouvellement du certificat si la guérison est complète, si le candidat est asymptomatique et si le risque de complication secondaire ou de récidive est minime.

5) (réservé)

MC 4 au § 6 - TROUBLES METABOLIQUES, NUTRITIONNELS ET ENDOCRINIENS

1) Tout dysfonctionnement métabolique, nutritionnel ou endocrinien est cause d'inaptitude. Le renouvellement du certificat d'aptitude peut être envisagé par le médecin évaluateur si l'affection est asymptomatique, cliniquement compensée et stable, avec ou sans traitement substitutif, et régulièrement suivie par un spécialiste compétent.

2) La constatation d'une glycosurie ou d'une glycémie anormale exige un bilan. Le certificat d'aptitude peut être accordé par le médecin évaluateur s'il est montré que la tolérance au glucose est normale (seuil rénal abaissé) ou, en cas de tolérance anormale au glucose en l'absence de toute pathologie diabétique, si l'état du candidat est parfaitement contrôlé par le régime et le suivi régulier.

3) La prise de médicaments antidiabétiques est cause d'inaptitude. Cependant, dans certains cas, l'utilisation de biguanides peut être tolérée par dérogation.

4) (réservé)

(5) Le personnel aéronautique de classe 3 sous traitement antidiabétique oral ou insulinothérapie peut être déclaré apte si les conditions d'administration des médicaments n'entravent pas l'exercice en toute sécurité des privilèges de sa licence et sous réserve d'un suivi régulier par le médecin évaluateur.

(6) Le personnel aéronautique de classe 3 présentant une obésité extrême peut être déclaré apte s'il ne présente aucune manifestation clinique pouvant constituer une entrave à l'exercice en toute sécurité des privilèges de sa licence.

MC 5 au § 6 - HEMATOLOGIE

1) Les anémies qui se manifestent par une diminution de la concentration de l'hémoglobine doivent faire l'objet d'un bilan. Toute anémie réfractaire aux traitements est cause d'inaptitude. L'aptitude peut être accordée par le médecin évaluateur en cas de traitement efficace de la cause primitive (par ex. une carence martiale ou une carence en vitamine B12), si l'hématocrite s'est stabilisé à plus de 32%, et dans les thalassémies mineures ou les hémoglobinopathies, en l'absence d'antécédents de crises paroxystiques et si la capacité fonctionnelle est parfaitement conservée.

Toutefois, les porteurs du seul trait drépanocytaire (hétérozygotes) peuvent être déclarés aptes.

2) Toute hypertrophie des ganglions lymphatiques nécessite un bilan. L'aptitude peut être envisagée par le médecin évaluateur après la guérison complète d'un processus infectieux aigu ou d'un lymphome de Hodgkin traité et en rémission complète.

3) En cas de leucémie chronique, le certificat d'aptitude peut être accordé par le médecin évaluateur s'il s'agit d'une atteinte lymphatique aux stades 0, I et éventuellement II, sans anémie associée et ne nécessitant qu'un traitement mineur, ou d'une leucémie à tricholeucocytes, stable et avec des valeurs normales de l'hémoglobine et des plaquettes. Un suivi régulier est exigé.

4) Toute splénomégalie exige un bilan. Le médecin évaluateur peut accorder le certificat d'aptitude si l'hypertrophie est minime, stable et qu'elle ne s'accompagne d'aucune autre maladie ou si l'hypertrophie est minime et associée à une maladie sans incidence sur la sécurité (p. ex. un lymphome de Hodgkin en rémission).

5) Toute polycytémie doit faire l'objet d'un bilan. Le médecin évaluateur médecin évaluateur peut accorder une aptitude limitée si la maladie est stable et ne s'accompagne d'aucune autre affection.

6) Les troubles notables de la coagulation exigent un bilan. Le médecin évaluateur peut accorder une aptitude limitée en l'absence d'antécédents d'épisodes hémorragiques ou thrombo-emboliques notables.

7) (réservé)

MC 6 au § 6 - APPAREIL URINAIRE

1) Tout résultat anormal des analyses d'urine nécessite des explorations complémentaires.

2) Les calculs rénaux asymptomatiques ou les antécédents de coliques néphrétiques imposent un bilan. Dans l'attente du bilan ou du traitement le médecin évaluateur doit prononcer une inaptitude temporaire. Après un traitement efficace, un certificat d'aptitude sans restriction peut être délivré par le médecin évaluateur.

3) Toute opération chirurgicale urologique majeure entraîne l'inaptitude temporaire. le médecin évaluateur peut accorder le certificat d'aptitude si le candidat est complètement asymptomatique et si le risque de complication secondaire ou de récidive est faible.

4) La transplantation rénale ou la cystectomie totale sont incompatibles avec la délivrance d'un certificat initial. Le renouvellement d'un certificat d'aptitude peut être accordé par le médecin évaluateur dans les conditions suivantes :

   c. transplantation rénale parfaitement compensée et tolérée, ne nécessitant qu'un traitement immunosuppresseur mineur, après un minimum de 12 mois de recul ;

   d. cystectomie totale fonctionnellement satisfaisante, sans signes de récidive, d'infection ou de pathologie primitive.

5) (réservé)

MC 7 au § 6 - INFECTIONS SEXUELLEMENT TRANSMISSIBLES ET VIH/SIDA

1) La positivité au VIH est cause d'inaptitude.

2) Le renouvellement du certificat d'aptitude des sujets VIH-positifs avec restriction peut être envisagé par le médecin évaluateur, sous réserve de contrôles fréquents. La survenue d'un SIDA ou du complexe apparenté au SIDA est cause d'inaptitude.

3) La syphilis aiguë est cause d'inaptitude. Un certificat peut être accordé par le médecin évaluateur aux sujets correctement traités et guéris de toute atteinte primaire ou secondaire.

4) (réservé)

MC 8 au § 6 - GYNECOLOGIE ET OBSTETRIQUE

1) Après avoir pris connaissance du bilan obstétrical, le C.E.M.A ou le M.E.A peut accorder un certificat d'aptitude aux femmes enceintes pour les 26 premières semaines de leur grossesse. Le C.E.M.A ou le M.E.A remette à la candidate et au médecin traitant une information écrite sur les complications éventuellement graves de la grossesse.

2) Les interventions majeures de chirurgie gynécologique entraînent l'inaptitude pour une durée minimale de trois mois. Le médecin évaluateur peut accepter un renouvellement plus précoce de l'aptitude si la titulaire est totalement asymptomatique et si le risque de complication secondaire ou de récidive est faible.

3) (réservé)

MC 9 au § 6 - CONDITIONS D'APTITUDE MUSCULO-SQUELETTIQUE

1) Toute anomalie corporelle, y compris l'obésité, ou un déficit musculaire, peut nécessiter la prescription par le médecin évaluateur d'un test médical en vol ou en simulateur. Une attention particulière sera portée aux procédures et évacuations d'urgence. Il peut être nécessaire d'imposer une restriction à des types d'aéronefs spécifiés.

2) Dans les cas de déficience d'un membre, avec ou sans prothèse dudit membre, le renouvellement du certificat d'aptitude peut être envisagé par le médecin évaluateur après un test en vol ou en simulateur de vol satisfaisant. Il peut être nécessaire d'imposer une restriction à des types d'aéronefs spécifiés.

3) Le médecin évaluateur peut envisager la délivrance du certificat d'aptitude à un candidat présentant une maladie inflammatoire, infiltrante, traumatique ou dégénérative de l'appareil musculosquelettique. Dans la mesure où la maladie est en rémission, où le candidat ne prend pas de médicaments interdits et a effectué de façon satisfaisante un éventuel test en vol ou en simulateur de vol, il peut être nécessaire d'imposer une restriction à des types d'aéronefs spécifiés.

4) (réservé)

MC 10 au § 6 - CONDITIONS D'APTITUDE PSYCHIATRIQUE

1) Un état comportant des symptômes psychotiques est cause d'inaptitude. Le certificat d'aptitude ne peut être accordé que si le médecin évaluateur a l'assurance que le diagnostic initial était erroné ou mal fondé ou s'il n'y avait eu qu'un épisode d'origine toxique.

2) Toute névrose avérée est cause d'inaptitude. Le médecin évaluateur peut accorder l'aptitude après expertise par un psychiatre en relation avec le médecin évaluateur et si toute médication psychotrope a été arrêtée depuis trois mois au moins.

3) Une tentative de suicide ou des écarts graves de conduite répétés sont causes d'inaptitude. Toutefois, une aptitude peut être envisagée par le médecin évaluateur après complète évaluation du cas individuel et, éventuellement avec une expertise psychiatrique ou un bilan psychologique.

4) La consommation abusive d'alcool, la prise de médicaments psychotropes ou de drogues, avec ou sans état de dépendance, sont causes d'inaptitude. Le certificat d'aptitude peut être cependant délivré par le médecin évaluateur après une période de deux ans pendant laquelle la sobriété ou l'absence d'usage de drogue sont prouvées. Le renouvellement plus précoce de l'aptitude par le médecin évaluateur avec restriction peut être accordé après :
   (a) un traitement en établissement spécialisé de quatre semaines au moins ;
   b) une expertise par un psychiatre en relation avec le médecin évaluateur ;
   (c) une évaluation continue, comportant des examens sanguins et des comptes rendus fournis par l'environnement professionnel pendant une période de trois ans.

MC 11 au § 6 - CONDITIONS D'APTITUDE NEUROLOGIQUE

1) Toutes les affections stables ou évolutives du système nerveux sont causes d'inaptitude. Toutefois, après évaluation approfondie, le médecin évaluateur peut accepter des déficits fonctionnels mineurs en rapport avec une maladie stabilisée.

2) Le diagnostic d'épilepsie est cause d'inaptitude. La survenue d'un ou plusieurs épisodes convulsifs après l'Age de 5 ans est cause d'inaptitude. Toutefois, un épisode convulsif unique peut être accepté par le médecin évaluateur s'il est imputable à une cause occasionnelle isolée et après un bilan neurologique approfondi comportant entre autres un EEG après privation de sommeil.

3) Les anomalies électroencéphalographiques paroxystiques sont causes d'inaptitude.

4) Les antécédents d'un ou plusieurs épisodes de troubles de la conscience sont causes d'inaptitude. Toutefois, ces épisodes peuvent être tolérés par le médecin évaluateur s'ils peuvent être expliqués de façon satisfaisante par une cause occasionnelle isolée et après un bilan neurologique approfondi comportant entre autres un EEG après privation de sommeil.

5) Pour les traumatismes crâniens avec perte de conscience, voir le paragraphe 4 ci-dessus. Les traumatismes crâniens avec fracture du crâne, brèche méningée ou lésion cérébrale mais sans perte de conscience, peuvent être acceptés par le médecin évaluateur après guérison complète et bilan neurologique approfondi comportant entre autres un EEG après privation de sommeil, avec éventuellement une évaluation psychologique.

MC 12 au § 6 - CONDITIONS D'APTITUDE OPHTALMOLOGIQUE

1) La chirurgie réfractive est cause d'inaptitude. Toutefois, le renouvellement ou la prorogation des certificats de Classe 1 et la délivrance d'un certificat d'aptitude initial de Classe 2 ou 3 peuvent être envisagés par le médecin évaluateur , 12 mois après la date de l'intervention de chirurgie réfractive, à condition que :
   (a) l'erreur de réfraction préopératoire ait été inférieure de 5 dioptries ;
   (b) une stabilité correcte de la réfraction soit obtenue (variation diurne inférieure à 0,75 dioptries) ;
   (c) la sensibilité à l'éblouissement ne soit pas accrue ;

2) (a) Lors de l'examen initial pour la délivrance d'un certificat de Classe 1, un bilan ophtalmologique complet doit être pratiqué par ou sous la direction et le contrôle d'un ophtalmologiste agréé en médecine aéronautique.
   (b) Lors de l'examen pour la délivrance d'un certificat de Classe 2 ou 3, tout candidat devant porter une correction optique pour satisfaire aux normes doit fournir une copie de la formule de la correction prescrite.

3) A chaque examen médical de renouvellement ou de prorogation, il convient d'effectuer un contrôle de l'aptitude visuelle et un examen oculaire à la recherche d'une éventuelle pathologie. Tous les cas anormaux ou douteux doivent être adressés à un ophtalmologiste agréé en médecine aéronautique.

4) Examen approfondi : à la fréquence spécifiée dans le présent règlement, les examens de prorogation ou de renouvellement doivent comporter un examen ophtalmologique complet, réalisé par ou sous la direction et le contrôle d'un ophtalmologiste agréé en médecine aéronautique.

5) (réservé)

MC 13 au § 6 - NORMES DE VISION

1) L'évaluation se fonde sur la réfraction oculaire.

2) (a) Classe 1 : Si l'erreur de réfraction est comprise entre - 3 et - 5 dioptries ; le médecin évaluateur peut envisager la délivrance du certificat de Classe 1 aux conditions suivantes :
   (1) absence vérifiée de toute manifestation pathologique significative ;
   (2) réfraction stable pendant 4 ans au moins après l'Age de 17 ans ;
   (3) obtention d'une correction optimale envisagée (lentilles de contact) ;
   (4) expérience professionnelle jugée satisfaisant par l'Autorité ;

   (b) Classes 2 et 3 : Si l'erreur de réfraction est comprise entre - 5 et - 8 dioptries, le médecin évaluateur peut envisager la délivrance du certificat de classe 2 aux conditions suivantes :
   (1) absence vérifiée de toute manifestation pathologique significative ;
   (2) réfraction stable pendant 4 ans au moins après l'Age de 17 ans ;
   (3) obtention d'une correction optimale envisagée (lentilles de contact).

3 (a) La monocularité est cause d'inaptitude pour la Classe 1.
Le médecin évaluateur ne peut envisager le renouvellement ou la prorogation d'un certificat de Classe 2 ou 3 que si la maladie sous-jacente est compatible et que si l'examen ophtalmologique est satisfaisant.

(b) Toute baisse de la vision centrale d'un œil en dessous des limites indiquées au présent règlement peut être acceptée pour le renouvellement de Classe 1 si les champs visuels sont normaux en vision binoculaire et si la maladie sous-jacente est sans incidence pour la sécurité, compte tenu de l'examen ophtalmologique. Un test en vol satisfaisant est exigé.

b. En cas de baisse de la vision d'un œil en dessous des limites indiquées dans le présent règlement, le renouvellement ou la prorogation d'un certificat de Classe 2 ou 3 peut être envisagé si la maladie sous-jacente et l'acuité visuelle de l'autre œil sont acceptables par le médecin évaluateur après un examen ophtalmologique satisfaisant et sous réserve du résultat satisfaisant d'un éventuel test en vol.

4) Une convergence hors des limites de la normale peut être jugée acceptable si elle ne perturbe pas la vision de près (30-50 cm et 100 cm).

MC 14 au § 6 - PERCEPTION DES COULEURS

1) Le test d'Ishihara (édition 24 planches) est considéré comme réussi si toutes les planches sont identifiées correctement, sans doute ni hésitation (moins de 3 secondes par planche).

2) Ceux qui échouent au test d'Ishihara sont examinés :

(a) soit à l'anomaloscope (de Nagel ou équivalent) : Le test est considéré comme réussi si le mélange des couleurs est trichomatique et si l'ajustement est inférieur ou égal à 4 unités d'échelle, ou en est proche.

(b) soit à la lanterne : Le test est considéré comme réussi si le candidat passe sans erreur un test avec une lanterne homologuée telle que les lanternes de Hölmes-Wright, de Beyne ou Spectrolux.

MC 15 au § 6 - CONDITIONS D'APTITUDE OTO-RHINO-LARYNGOLOGIQUE

1) Lors de l'examen initial, il convient de faire pratiquer un examen ORL complet par un oto-rhino-laryngologiste spécialisé en médecine aéronautique.

2) (a) Lors des examens de renouvellement, tous les cas anormaux ou douteux de la sphère ORL doivent être adressés à un oto-rhino-laryngologiste spécialiste en médecine aéronautique et en relation avec le médecin évaluateur.

(b) Les examens de prorogation ou de renouvellement effectués à des périodicités indiquées au présent règlement doivent comporter un examen ORL complet, pratiqué par un ORL spécialisé en médecine aéronautique et reconnu par le médecin évaluateur ou sa direction et son contrôle.

3) La constatation d'une perforation tympanique sèche unique, d'origine non infectieuse, et ne perturbant pas le fonctionnement normal de l'oreille peut permettre la délivrance du certificat d'aptitude.

4) La constatation d'un nystagmus spontané ou positionnel doit faire pratiquer un bilan vestibulaire complet par un spécialiste en relation avec le médecin évaluateur. Dans de tels cas, il ne doit pas y avoir de réponses notables aux épreuves caloriques ou rotatoires. Lors des examens de renouvellement, les réponses vestibulaires anormales doivent être évaluées par le médecin évaluateur dans leur contexte clinique.

5) (réservé)

MC 16 au § 6 - NORMES D'AUDITION

1) L'audiogramme tonal pur doit couvrir les fréquences de 250 à 8000 Hz. Les seuils doivent être déterminés pour les fréquences suivantes :

250 Hz
500 Hz
1 000 Hz
2 000 Hz
3 000 Hz
4 000 Hz
6 000 Hz
8 000 Hz

2) (a) Les candidats présentant une hypoacousie doivent être adressés au médecin évaluateur pour bilan complémentaire et décision.

(b) Si l'audition est satisfaisante dans des conditions de bruit correspondant à celles d'un poste de pilotage dans toutes les phases du vol, le renouvellement peut être accordé par le médecin évaluateur.

MC 17 au § 6 - CONDITIONS D'APTITUDE PSYCHOLOGIQUE

1) Indication : Un bilan psychologique doit être demandé comme partie ou complément d'un examen psychiatrique ou neurologique quand l'Autorité reçoit des informations vérifiables et de source identifiable, suscitant des doutes sur la santé mentale ou la personnalité d'un individu donné. Ces informations peuvent avoir été révélées à l'occasion d'un accident ou d'un incident, de problèmes lors de l'entraînement ou de tests de compétence professionnelle, de faits de délinquance ou de faits engageant la sécurité lors de l'exercice des privilèges des licences concernées.

2) Critères psychologiques L'examen psychologique peut comprendre le recueil de la biographie, le suivi de l'aptitude aussi bien que des tests de personnalité et des entretiens psychologiques.

MC 18 au § 6 - CONDITIONS D'APTITUDE DERMATOLOGIQUE

1) Toute affection de peau entraînant des douleurs, de l'inconfort, de l'irritation ou des démangeaisons peut distraire le navigant de sa mission et affecter ainsi la sécurité des vols.

2) Tout traitement de la peau par irradiation ou médicaments peut avoir des effets généraux qui doivent être pris en compte avant de se prononcer sur l'aptitude ou l'inaptitude.

3) Affections cancéreuses ou précancéreuses de la peau :

(a) Le mélanome malin, l'épithélioma spinocellulaire, la maladie de Bowen et la maladie de Paget sont causes d'inaptitude. Toutefois, la délivrance d'une aptitude peut être envisagée par le médecin évaluateur s'il peut être prouvé que la lésion a été, si nécessaire, totalement excisée et sous réserve d'un suivi régulier.

(b) L'épithélioma basocellulaire, l'ulcère térébrant, le kérato-acanthome, les kératoses actiniques doivent être soit traités, soit excisés pour obtenir le maintien de l'aptitude.

4) Autres affections de la peau :

(a) Eczéma aigu ou chronique étendu ;

(b) Réticulose cutanée ;

(c) Les manifestations dermatologiques d'une maladie générale et des affections similaires exigent de prendre en considération toute affection sous-jacente ou tout traitement avant que le médecin évaluateur ne puisse prendre une décision.

5) (réservé)

MC 19 au § 6 - RESUME DES EXIGENCES PERIODIQUES MINIMALES

CLASSES DE CERTIFICAT MEDICAL ET PERSONNEL AFFERENT / EXAMENS	CLASSE 1 • Pilote professionnel • Pilote de ligne • Mécanicien navigant	CLASSE 2 • Elève pilote • Pilote prive • Pilote de planeur • Pilote de ballon libre • Membre d'équipage de cabine (PNC)	CLASSE 3 • Contrôleur de la circulation aérienne • Agent technique d'exploitation • Technicien de maintenance d'aéronef
RADIOPULMONAIRE	A l'examen initial et tous les 2 ans en révisionnel	A l'examen initial et en révisionnel tous les 2 ans	A l'examen initial et en révisionnel tous les 2 ans
ELECTRO ENCEPHALOGRAMME	A l'examen initial et en révisionnel si les antécédents et la clinique le justifient.	A l'examen initial et en révisionnel si les antécédents et la clinique le justifient.	A l'examen initial et en révisionnel si les antécédents et la clinique le justifient
HEMOGLOBINE	A l'examen initial et lors de chaque examen de renouvellement.	A l'examen initial et lors de chaque examen de renouvellement.	A l'examen initial et lors de chaque examen de renouvellement.
ELECTRO CARDIOGRAMME	A l'examen initial et en révisionnel	A l'examen initial et en révisionnel	A l'examen initial et en révisionnel
AUDIOGRAMME	A l'examen initial puis en révisionnel si cliniquement justifié	A l'examen initial puis en révisionnel si cliniquement justifié	A l'examen initial puis en révisionnel si cliniquement justifié
EXAMEN OTORHINO LARYNGOLOGIQUE APPROFONDI	A l'examen initial puis tous les 2 ans	A l'examen initial puis tous les 2 ans	A l'examen initial puis tous les 2 ans
EXAMEN OPHTALMOLOGIQUE APPROFONDI	A l'examen initial, puis tous les 2 ans	A l'examen initial puis tous les 2 ans	A l'examen initial puis tous les 2 ans
DOSAGE DES LIPIDES	A l'examen initial puis à chaque visite révisionnelle.	A l'examen initial puis à chaque visite révisionnelle.	A l'examen initial puis à chaque visite révisionnelle.
EXAMEN FONCTIONNEL PULMONAIRE	A l'examen initial puis si en révisionnel si cliniquement justifié	A l'examen initial puis en révisionnel si cliniquement justifié	A l'examen initial puis en révisionnel si cliniquement justifié
ANALYSE D'URINE	A l'examen initial puis lors de chaque examen.	A l'examen initial puis lors de chaque examen.	A l'examen initial puis lors de chaque examen.

Tout examen médical peut être exigé n'importe quand s'il est indiqué par la clinique.

MC 20 au § 6 – FORMAT DE L'ATTESTATION MEDICALE

Autorité Nationale l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	ATTESTATION MEDICALE *MEDICAL CERTIFICATE* FORM-PEL-2313	Edition : 07 Date : 18/11/2025 Amendement : 07 Date : 18/11/2025

1. IDENTIFICATION DU DETENTEUR (*Holder identification*)

1.1 Nom & Prénoms *(Full name) :*	**1.2** Nationalité *(Nationality):*	**1.3** Date et lieu de naissance *(Date and place of birth):*
1.4 Numéro de licence *(Licence number):*	**1.5** Adresse du titulaire *(Holder's address):*	
2.3 Type d'opérations effectuées ☐ *Monopilote* ☐ *Multipilotes* ☐ *Aviation Générale* ☐ *Travail aérien* ☐ *Transport aérien Commercial*		

2. CLASSES D'ATTESTION MEDICALE (*Medical assessment classes*)

2.1 Classe (class)	☐ Classe 1 *(class 1)*	☐ Classe 2 *(class 2)*	☐ Classe 3 *(class 3)*
2.2 Date de délivrance *(Date of issue)*	...../...../.....	...../...../.....	...../...../.....

3. APTITUDE (*Fitness*)

3.1 Aptitude (s) détenue (s) *(Fitness held)*	**APTE** (Fit): ☐ Validité *(validity)*:...../...../.....		**APTE** (Fit): ☐ Validité *(validity)*:...../...../.....		**APTE** (Fit): ☐ Validité *(validity)*:...../...../.....	
	INAPTE ☐ (Unfit):	☐ Temporaire *(temporary)* *Validité : :...../...../.....* ☐ Définitive *(definitively)*	**INAPTE** ☐ (Unfit):	☐ Temporaire *(temporary)* *Validité : :...../...../.....* ☐ Définitive *(definitively)*	**INAPTE** ☐ (Unfit):	☐ Temporaire *(temporary)* *Validité : :...../...../.....* ☐ Définitive *(definitively)*

3.2 Nom du MEA *(Name of the MEA):*	**3.3** N° agrément (*Agreement of the MEA):*	**3.4** Signature MEA *(signature of the MEA):*	**3.5** Cachet du centre/MEA *(Stamp of the CEMPA/MEA):*

4. CONDITIONS & DEROGATIONS (*Conditions & limitations*)

4.1 Restrictions *(limitations)* ☐ Port d'une correction optique *(wearing of correctives lenses)* ☐ Autre *(Other)*	4.2 Dérogations *(dispensations)* : ☐ *oui* ☐ *non*

5. PERIODICITES DES VISITES MEDICALES (*Examinations frequencies*)

5.1 Classe 1 *(Class 1):*	Exploitation commerciale en monopilotes avec transport passagers *(Single pilot commercial operations carrying passengers)*	Moins de 40 ans *(under 40)* : tous les ans *(every 12 months)*	Plus de 40 ans *(above 40)* : tous 6 mois *(every 6 months)*
	Autres exploitations commerciales *(Other commercial operations)*	Moins de 60 ans *(under 60)* : tous les ans *(every 12 months)*	À partir de 60 ans *(from 60)* : tous 6 mois *(every 6 months)*
	Aviation générale	Moins de 60 ans *(under 60)* : tous les ans *(every 12 months)*	À partir de 60 ans *(from 60)* : tous 6 mois *(every 6 months)*
5.2 Classes 2 et 3 *(Class 2 & 3):*		Moins de 40 ans *(under 40)* : tous les deux ans *(every 2 years)*	Plus de 40 ans *(above 40)* : tous les ans *(every year)*

6. OBSERVATIONS (Observations)

Cette attestation est délivrée conformément aux dispositions du Règlement Aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux licences du personnel aéronautique (RACI 2000). Elle doit être en possession de son titulaire pendant l'exercice des privilèges liés à sa licence. Le titulaire de cette attestation médicale doit s'abstenir d'exercer les privilèges de sa licence et des qualifications associées dès qu'il ressentira une diminution quelconque de son aptitude physique ou mentale de nature à le mettre dans l'incapacité d'exercer ces privilèges correctement et en toute sécurité. *(This medical certificate is issued according to the Côte d'Ivoire Aviation personnel licensing Regulations (RACI 2000) This certificate shall be carried on by the holder any time while performing the privileges of his licence. This certificate holder shall not exercise the privileges of his licences and related ratings or certificates at anytime when he or she is aware of any decrease in his/her medical fitness which might render him/her unable to safely exercise those privileges.)*

MC 21 au § 6 – VALIDATION D'AGREMENT ETRANGER DE CENTRE D'EXPERTISE MEDICALE DU PERSONNEL AERONAUTIQUE

MINISTERE DES TRANSPORTS

AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE

REPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE

Union – Discipline – Travail

VALIDATION D'AGREMENT ETRANGER DE CENTRE D'EXPERTISE MEDICALE DU PERSONNEL AERONAUTIQUE

(Validation of Approved Training Organization Certificate)

VI – CEM XXXX

Conformément au Règlement Aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux licences du personnel aéronautique (**RACI 2000**) et sous réserve des conditions spécifiques ci-dessous et des spécifications afférentes, le Directeur Général de l'ANAC atteste que l'agrément de centre d'expertise médicale du personnel aéronautique et les spécifications y afférentes de

Pursuant to Côte d'Ivoire Civil Aviation Regulations relating to Personnel Licensing (RACI 2000) and subject to the conditions specified hereafter, the General Director of ANAC hereby certifies that the approval of a center of medical expertise for aeronautical personnel and the relevant specifications data sheet of

NOM DU CEMPA

Adresse du CEMPA

sont validés (*are approuved*).

CONDITIONS (*Conditions)* :

1. Ce certificat exige le respect des procédures approuvées par **AAC étrangère** et les spécifications de formation afférentes. *This approval requires compliance with procedures approved by the **Foreign AAC** and the related training specifications.*
2. Le présent certificat est valable tant que l'organisme de formation respecte les dispositions de son agrément prescrites par son autorité de tutelle, ainsi que celle du RACI 2000. *This certificate is valid as long as the training organization complies with the provisions of the approval described by its supervisory authority, as well as that of RACI 2000.*
3. Sous reserve du respect des conditions énoncées ci-dessus, la durée de validité de la présente validation est limitée à trente-six (36) mois, sauf si le certificat a auparavant été restitué, annulé, remplacé, suspendu ou revoqué. *Subject to compliance with the above conditions, the validity period of this validation is limited to thirty-six (36) months, unless the certificate has previously been returned, cancelled, replaced, suspended or revised.*

Date de délivrance (*Date of issue*) : **xx/xx/xxxx**

Date d'expiration (*Date of expiry*): **xx/xx/xxxx**

Le Directeur Général de l'ANAC

The Director General of ANAC

Sinaly SILUE

FORM-PEL-2390 Edition 12 Amendement 15du 05/03/2026

MINISTERE DES TRANSPORTS

AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE DE CÔTE D'IVOIRE

DOMAINES D'AGRÉMENT MEDICAL
(MEDICAL APPROVAL SPECIFICATIONS)

Organisme *(Organization)* : XXXXX

Numéro d'agrément *(Approval certificate number)* : VI-CEM 00XX

LISTE DES SPECIFICATIONS

N°	Items ou Classe	Sites ou Lieux	Personnels concernés

Le Directeur Général de l'ANAC
The Director General of ANAC

Sinaly SILUE